



CENTRO UNIVERSITÁRIO DE BRASÍLIA
FATECS
ENGENHARIA CIVIL

MATEUS SAMPAIO GUIMARÃES CORRÊA

IDENTIFICAÇÃO E ANÁLISE DOS TRECHOS CRÍTICOS
INSERIDOS NAS RODOVIAS FEDERAIS
DO DISTRITO FEDERAL

Brasília
2017

MATEUS SAMPAIO GUIMARÃES CORRÊA

**IDENTIFICAÇÃO E ANÁLISE DOS TRECHOS CRÍTICOS
INSERIDOS NAS RODOVIAS FEDERAIS
DO DISTRITO FEDERAL**

Monografia apresentada como requisito para conclusão do curso de bacharelado em Engenharia Civil pela Faculdade de Tecnologia e Ciências Sociais Aplicadas do Centro Universitário de Brasília – UniCEUB.

Orientadora: Prof.^a Sandra Patrícia Echeverria Fernandez, (MSc).

**Brasília
2017**

MATEUS SAMPAIO GUIMARÃES CORRÊA

**IDENTIFICAÇÃO E ANÁLISE DOS TRECHOS CRÍTICOS
INSERIDOS NAS RODOVIAS FEDERAIS
DO DISTRITO FEDERAL**

Monografia apresentada como requisito para conclusão do curso de bacharelado em Engenharia Civil pela Faculdade de Tecnologia e Ciências Sociais Aplicadas do Centro Universitário de Brasília – UniCEUB.

Orientadora: Prof.^a Sandra Patrícia Echeverria Fernandez, (MSc).

Brasília, _____ de _____ de 2017.

Banca Examinadora

Eng.^a Sandra Patrícia Echeverria Fernandez, (MSc)
Orientadora

Arq.^a Ana Paula Borba Gonçalves Barros, (DSc)
Examinadora Interna

Eng.^o Lucas Rodrigues Gurgel da Silva
Examinador Externo

AGRADECIMENTOS

À Deus, que permitiu que tudo isso acontecesse.

Ao meu pai, Denimar, e à minha mãe, Fátima, que independente do obstáculo, jamais mediram esforços para que eu pudesse levar meus estudos adiante. E, apesar da minha ausência diária neste período, sei que posso sempre contar com vocês! Obrigado por tudo!

Aos meus avós de consideração, Domes e Leniza. Serei eternamente grato por tudo que vocês fizeram e ainda fazem por mim! Não sei o que seria da minha vida sem vocês!

À minha irmã, Danny, por aguentar minhas chatices e ter fornecido sua ajuda nos momentos mais difíceis da faculdade.

À minha namorada, Natália, pela paciência, por me acompanhar nas idas aos trechos e apoio nos momentos mais difíceis dessa jornada. Acredito que segurança viária não seja mais um assunto desconhecido em seu acervo.

À minha amiga, Nayara, minha principal fonte de ideias. Você foi fundamental para o meu trabalho! Nossas reuniões semanais fizeram total diferença. Muito obrigado!

À professora Sandra, por ter aceitado encarar este desafio comigo, pelo incentivo à execução desse trabalho.

Aos meus amigos conquistados no trabalho, pela disponibilidade em sanar qualquer que fosse a dúvida. Em especial, ao Bôto, por ter me proporcionado várias oportunidades enriquecedoras; ao Thiago, Gurgel, Gabriel e João: vocês contribuíram bastante para a minha formação, tanto pessoal quanto profissional.

Aos demais amigos e colegas conquistados nessa jornada.

RESUMO

O presente estudo teve como norte analisar os trechos críticos nas rodovias BR-020, BR-070 e BR-251 – todas inseridas no Distrito Federal. É evidente que a segurança viária e a engenharia de tráfego devem possuir uma sinergia, tendo em vista que um acidente de trânsito pode englobar vários fatores para a sua ocorrência. Deste modo, um dos fatores mais perceptíveis é a falta de planejamento da ocupação do solo, ou seja, as rodovias rurais estão cada vez mais próximas do solo urbano e, ao incorporar o aumento do volume de tráfego, os conflitos entre o movimento de pedestres, ciclistas, motociclistas e motoristas se tornam cada vez mais frequentes e inseguros entre si. Como viés metodológico, para a identificação dos trechos críticos, fez-se a adoção da metodologia proposta pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT, que tem como base o método estatístico Controle da Qualidade da Taxa - CQT. Com base no levantamento de dados dos acidentes junto à Polícia Rodoviária Federal, e as características do segmento homogêneo associadas com as contagens volumétricas obtidas pelo referido Departamento. Por fim, para concluir o presente estudo, após a identificação de todos os trechos críticos, foram detalhados e georreferenciados aqueles trechos que se mantiveram com alto índice de acidente durante os três anos abordados neste estudo. Assim, buscou-se através do levantamento da PRF e por visitas in loco, as possíveis causas destes acidentes.

Palavras-chave: Acidentes. Trechos críticos. Rodovias.

ABSTRACT

The present study aimed to analyze the critical segments on the BR-020, BR-070 and BR-251 highways - all of them inserted in the Federal District. It is evident that road safety and traffic engineering must be synergistic in view of the fact that a traffic accident can involve several factors in its occurrence. Thus, one of the most noticeable factors is the lack of planning of land occupation, in other words, rural roads are increasingly closer to urban land and, by incorporating an increase in traffic volume, conflicts between pedestrians, cyclists, motorcyclists and drivers become increasingly frequent and insecure among themselves. In the methodological character, for the identification of the critical sections, the methodology proposed by the National Department of Transport Infrastructure was adopted, since these are roads that are under the sphere of action of this body. Based on data collection of accidents together with the Federal Highway Police, and the characteristics of the homogeneous segment associated with the volumetric counts obtained by said Department. Finally, in order to complete the present study, after identifying all the critical sections, those sections that remained with a high accident rate during the three years covered in this study were detailed and georeferenced. Thus, the possible causes of these accidents were sought through the survey of the PRF and by on-site visits.

Keywords: Accident. Critical segments. Highways.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 - Malha Rodoviária do DF	25
Figura 2 - Estrutura da metodologia de identificação de segmentos críticos	30
Figura 3 - Curva normal para $a = 5\%$	33
Figura 4 - Curva normal para $a = 0,5\%$	33
Figura 5 - Fases de estudo de pontos negros	36
Figura 6 - Fluxograma dos procedimentos no tratamento de locais críticos	38
Figura 7 - Delimitação do tema	45
Figura 8 - Mapa georreferenciado com os trechos críticos da BR-020/DF	55
Figura 9 - Vista aérea da BR-020/DF - km 8 ao km 9	56
Figura 10 - Acesso ao comércio - BR-020 - km 8 ao km 9 in loco	56
Figura 11 - Ponto de ônibus - BR-020 - km 8 ao km 9 in loco	57
Figura 12 - Convergência múltipla - BR-020 - km 8 ao km 9 in loco	57
Figura 13 - Vista aérea da BR-020/DF - km 13 ao km 14	59
Figura 14 - Retorno BR-020/DF - km 13 ao km 14 in loco	60
Figura 15 - Ponto de ônibus BR-020/DF - km 13 ao km 14 in loco	60
Figura 16 - Vista aérea da BR-020/DF - km 15 ao km 16	62
Figura 17 - BR-020 - km 15 ao km 16 in loco	62
Figura 18 - Vista aérea da BR-020/DF - km 17 ao km 18	64
Figura 19 - Ponto de ônibus - BR-020 - km 17 ao km 18 in loco	65
Figura 20 - Acesso ao condomínio - BR-020/DF - km 17 ao km 18 in loco	65
Figura 21 - Mapa georreferenciado com os trechos críticos da BR-070/DF	69
Figura 22 - Vista aérea da BR-070 - km 8 ao km 9	69
Figura 23 - Acesso - BR-070/DF - km 8 ao km 9	70
Figura 24 - Ponto de ônibus - BR-070/DF - km 8 ao km 9	70
Figura 25 - Vista aérea da BR-070/DF km 9 ao km 10	72
Figura 27 - Acesso - BR-070/DF - km 9 ao km 10	73
Figura 28 - Vista aérea da BR-070/DF - km 12 ao km 13	75
Figura 29 - Acesso e ponto de ônibus - BR-070/DF - km 12 ao km 13	76
Figura 30 - Mapa georreferenciado dos trechos críticos da BR-251/DF	80
Figura 31 - Vista aérea da BR-251 - km 30 ao km 31	80
Figura 32 - BR-251/DF - km 30 ao km 31	81
Figura 33 - Acessos - BR-251/DF - km 30 ao km 31	81
Figura 34 - Vista aérea da BR-251 - km 39 ao km 40	83
Figura 35 - BR-251/DF - km 39 ao km 40	83
Figura 36 - Acesso - BR-251/DF - km 39 ao km 40	84
Figura 37 - Resumo da malha analisada	85

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Classificação dos acidentes no ano de 2016	22
Gráfico 2 - Tipo de acidentes registrados no ano de 2016	22
Gráfico 3 - Levantamento da frota de veículos para os anos de 2006 a 2016	24
Gráfico 4 - Crescimento populacional x frota	24
Gráfico 5 - Classificação geral do Centro-Oeste	26
Gráfico 6 - Classificação dos acidentes nas rodovias federais do DF	27

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Códigos de desagregação da rodovia	17
Quadro 2 - Tipo de acidente segundo ABNT (1989)	21
Quadro 3 - Índices para categorização dos segmentos	34
Quadro 4 - Procedimentos de identificação de locais críticos	40

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Custos de acidentes nas rodovias federais (2014)	19
Tabela 2 - Levantamento da frota de veículos para os anos de 2006 a 2016	23
Tabela 3 - Tipo de acidente nas rodovias inseridas no DF	27
Tabela 4 - Valores do coeficiente k de acordo com a curva normal	32
Tabela 5 - Características do segmento homogêneo - BR-020/DF	46
Tabela 6 - Características do segmento homogêneo - BR-070/DF	47
Tabela 7 - Características do segmento homogêneo - BR-251/DF	48
Tabela 8 - Frota de veículos no DF	49
Tabela 9 - População brasileira	49
Tabela 10 - Contagem de tráfego do Programa BR-Legal	50
Tabela 11 - Índice Médio de Crescimento	51
Tabela 12 - Correção dos VMDas	51
Tabela 13 - Trechos críticos da BR-020/DF no ano de 2013	53
Tabela 14 - Trechos críticos da BR-020/DF no ano de 2014	54
Tabela 15 - Trechos críticos da BR-020/DF no ano de 2015	54
Tabela 16 - Categorização dos trechos críticos da BR-020/DF ao longo dos três anos	55
Tabela 17 - Tipos de acidentes registrados no km 8 ao km 9	58
Tabela 18 - Relação entre tipo e causa dos acidentes no km 8 ao km 9	59
Tabela 19 - Tipos de acidentes registrados no km 13 ao km 14	61
Tabela 20 - Relação entre tipo e causa dos acidentes no km 13 ao km 14	61
Tabela 21 - Tipos de acidentes registrados no trecho km 15 ao km 16	63
Tabela 22 - Relação entre tipo e causa dos acidentes no km 15 ao km 16	64
Tabela 23 - Tipos de acidentes registrados no trecho km 17 ao km 18	66
Tabela 24 - Relação entre tipo e causa dos acidentes no km 17 ao km 18	66
Tabela 25 - Trechos críticos da BR-070/DF no ano de 2013	67
Tabela 26 - Trechos críticos da BR-070/DF no ano de 2014	68
Tabela 27 - Trechos críticos da BR-070/DF no ano de 2015	68
Tabela 28 - Caracterização dos trechos críticos da BR-070/DF ao longo dos três anos	68
Tabela 29 - Tipos de acidentes registrados no km 8 ao km 9	71
Tabela 30 - Relação entre tipo e causa dos acidentes no trecho km 8 ao km 9	71
Tabela 31 - Tipos de acidentes registrados no trecho km 9 ao km 10	74
Tabela 32 - Relação entre o tipo e a causa dos acidentes no trecho km 9 ao km 10	75
Tabela 33 - Tipos de acidentes registrados na BR-070 - km 12 ao km 13	76

Tabela 34 - Relação entre tipo e causa dos acidentes na BR-070/DF - km 12 ao 13	77
Tabela 35 - Trechos críticos da BR-251/DF no ano de 2013	78
Tabela 36 - Trechos críticos da BR-251/DF no ano de 2014	78
Tabela 37 - Trechos críticos da BR-251/DF no ano de 2015	79
Tabela 38 - Categorização dos trechos críticos da BR-251 ao longo dos três anos	79
Tabela 39 - Tipos de acidentes registrados na BR-251/DF - km 30 ao km 31	82
Tabela 40 - Relação entre o tipo e a causa dos acidentes na BR-251 - km 30 ao 31	82
Tabela 41 - Tipos de acidentes registrados na BR-251/DF	84
Tabela 42 - Relação entre tipo e causa dos acidentes na BR-251/DF - km 39 ao km 40	85

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
BAT	Boletim de Acidente de Trânsito
BO	Boletins de Ocorrência
CNT	Conselho Nacional de Trânsito
CQT	Controle de Qualidade da Taxa
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DETRAN	Departamento Estadual de Trânsito
DF	Distrito Federal
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
EPDO	Equivalente Property Damage Only
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPEA	Instituto de Pesquisa Economia Aplicada
MS	Ministério da Saúde
OMS	Organização Mundial da Saúde
PNV	Plano Nacional Viário
PRF	Polícia Rodoviária Federal
RO	Registro de Ocorrência
SIOR	Sistema Integrado de Operações Rodoviárias
SNV	Sistema Nacional de Viação
UF	Unidade da Federação
UFSC	Universidade Federal de Santa Catarina
UPS	Unidade Padrão de Severidade
VMD	Volume Médio Diário
VMDA	Volume Médio Diário Anual

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	12
1.1	OBJETIVOS	12
1.2	JUSTIFICATIVA	13
1.3	METODOLOGIA DE PESQUISA	13
1.4	ESTRUTURA DO TRABALHO	14
2	REVISÃO BIBLIOGRÁFICA	15
2.1	ASPECTOS GERAIS DAS RODOVIAS	15
2.1.1	<i>Sistema Nacional de Viação</i>	15
2.1.2	<i>Nomenclatura</i>	15
2.1.3	<i>Segmentação das Rodovias</i>	16
2.1.4	<i>Volume Médio Diário Anual - VMDa</i>	17
2.2	ACIDENTES DE TRÂNSITO	18
2.2.1	<i>Custos dos Acidentes</i>	19
2.2.2	<i>Classificação dos Acidentes</i>	20
2.3	CARACTERÍSTICAS DO DISTRITO FEDERAL	22
2.3.1	<i>Malha Rodoviária</i>	25
2.3.2	<i>Características dos acidentes no Distrito Federal</i>	26
2.4	IDENTIFICAÇÃO DOS SEGMENTOS CRÍTICOS	28
2.4.1	<i>Métodos Numéricos</i>	28
2.4.2	<i>Método Estatístico</i>	29
2.4.3	<i>Método de Conflitos</i>	29
2.5	METODOLOGIAS NACIONAIS	29
2.5.1	<i>Metodologia para Identificação dos Segmentos Críticos (BRASIL, 2009)</i>	29
2.5.2	<i>Manual de Identificação, Análise e Tratamento de Pontos Negros - BRASIL (1982)</i>	35
2.5.3	<i>Procedimentos para o tratamento de locais críticos de acidentes de trânsito - BRASIL (2002)</i>	37
2.6	METODOLOGIAS INTERNACIONAIS	40
2.6.1	<i>Método da Bast para Identificação de Áreas Críticas - Identifikation Von Unfallstellen. Beseitigung Von Unfallstellen - BRENNER (1978)</i>	41
2.6.2	<i>Traffic Engineering Handbook - ITE (1992)</i>	42
3	METODOLOGIA	44
3.1	DELIMITAÇÃO DO TRABALHO	44
3.2	LEVANTAMENTO DE DADOS	45
3.2.1	<i>Características do Segmento Homogêneo</i>	45

3.2.2 Frota de Veículos no Distrito Federal	48
3.2.3 População brasileira no Distrito Federal.....	49
3.2.4 Volume de Tráfego.....	49
3.2.5 Dados de Acidentes de Trânsito no Distrito Federal	51
4 RESULTADOS.....	53
4.1 ANÁLISE DOS RESULTADOS NA BR-020/DF	53
4.2 ANÁLISE DOS RESULTADOS NA BR-070/DF	67
4.3 ANÁLISE DOS RESULTADOS NA BR-251/DF	77
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	86
5.1 CONCLUSÕES	86
5.2 RESULTADOS	86
5.3 RECOMENDAÇÕES	87
REFERÊNCIAS	88
APÊNDICE A — MALHA COMPLETA ANALISADA (BR-020/DF)	91
APÊNDICE B — MALHA COMPLETA ANALISADA (BR-070/DF)	100
APÊNDICE C — MALHA COMPLETA ANALISADA (BR-251/DF)	103
ANEXO A — DADOS DE ACIDENTES.....	109

1 INTRODUÇÃO

Os acidentes de trânsito são um grave problema para a sociedade e, ao mesmo tempo, um grande desafio para a segurança viária. Visto que, segundo dados da Organização Mundial da Saúde (OMS), cerca de 1,25 milhão de pessoas morrem por ano devido aos acidentes de trânsito (ONU, 2015).

Conforme FERRAZ (2012), a ocorrência de um acidente envolve diversos fatores, tais como: fator humano, fator veicular e fator viário/ambiental. O fator humano consiste no comportamento do usuário em determinada situação, além dos aspectos que envolvem o excesso de velocidade, o consumo de substâncias químicas, o cansaço, a sonolência, a conduta perigosa, a falta de habilidade, entre outros. O fator viário/ambiental engloba os aspectos relacionados às características geométricas da via, tais como: defeito no pavimento, projeto inadequado, sinalização deficiente, além da questão climática, a presença de animais na rodovia, entre outros. O fator veicular abrange as variáveis em relação ao tipo de veículo que trafega naquela rodovia, ao seu projeto e se o veículo está apto para trafegar, ou seja, se todos os seus componentes estão em condições perfeitas para trafegar, com a manutenção em dia.

Além dos referidos fatores, tem-se outra abordagem: o crescimento desordenado das zonas urbanas, que invadem cada vez mais os espaços que antes eram destinados somente ao fluxo de veículos, tornando propício o aumento dos acidentes. Tal ocupação acarreta na presença de pedestres e ciclistas, ou a presença de veículos realizando a travessia para acessos irregulares.

Diante do exposto, vê-se a importância de caracterizar os trechos mais críticos através de métodos matemáticos e analisá-los para indicar suas principais características e causas.

1.1 OBJETIVOS

O presente estudo teve por objetivo geral caracterizar os acidentes nos trechos identificados como críticos das rodovias federais inseridas no Distrito Federal. Neste sentido, após identificar os trechos críticos, realizou-se uma análise das possíveis causas dos acidentes nos referidos segmentos.

Como objetivos específicos têm-se:

- Levantar as características gerais das rodovias BR-020/DF, BR-070/DF e BR-251/DF;
- Definir os principais trechos críticos das rodovias federais inseridas no

Distrito Federal; e

- Identificar as possíveis causas dos acidentes.

1.2 JUSTIFICATIVA

O modal rodoviário é o principal meio utilizado por qualquer indivíduo para a realização de qualquer tipo de deslocamento de um ponto A ao ponto B, seja por transporte público ou transporte particular.

Neste íterim, a presente pesquisa propôs realizar o estudo nas rodovias federais existentes no Distrito Federal, tendo em vista que se tem nelas os acidentes mais graves nesta Unidade da Federação (UF), devido à alta velocidade dos veículos.

É preciso recordar que junto ao crescimento populacional tem-se o crescimento do número de veículos que trafegam nestas rodovias. Assim, o risco de aumento dos acidentes é proporcional, caso nenhuma medida seja adotada em prol da segurança viária.

Os acidentes de trânsito causam danos tanto no aspecto material quanto emocional. Deste modo, em relação aos aspectos emocionais, todo acidente que vitimiza outrem ocasiona dor para seus familiares e amigos mais próximos, principalmente quando a vítima vem a óbito ou torna-se incapacitada permanentemente ou temporariamente devido àquele acidente.

No aspecto material, de acordo com IPEA (2015), cada tipo de vítima gera um custo para a sociedade – custos associados aos indivíduos (hospital, perda de produção e entre outros), aos veículos (perda de carga, danos materiais, remoção) e institucionais (atendimento e danos patrimoniais).

Diante do exposto, encontrar os trechos críticos e identificar os principais tipos de acidentes e suas causas torna-se fundamental para direcionar as medidas tomadas pelo governo e até mesmo para alertar o usuário de possíveis perigos naquela rodovia.

1.3 METODOLOGIA DE PESQUISA

O presente estudo se deu com viés exploratório e descritivo, com a apresentação de análises qualitativas e quantitativas. Assim, para sua realização foram estabelecidas cinco etapas, assim descritas:

- 1ª Etapa: revisão da literatura existente através de pesquisas a documentos

legais, tais como: Leis, normas direcionadas aos acidentes de trânsito, relatórios publicados pelos Departamentos de Trânsito e conselhos, trabalhos publicados, relatórios sobre metodologias existentes, materiais elaborados por professores etc.;

- 2ª Etapa: levantamento dos dados junto aos órgãos competentes que possuem informações voltadas para as rodovias federais, acidentes de trânsito, população e frota no Distrito Federal;

- 3ª Etapa: devido ao fato de possuir as contagens volumétricas somente para o ano de 2014, fez-se necessário a realização da correção das contagens nos outros dois anos envolvidos na pesquisa;

- 4ª Etapa: tratamento do banco de dados no programa Microsoft Office Excel, obtendo os resultados finais; e

- 5ª Etapa: apresentação dos resultados obtidos, relacionando os principais tipos de acidentes às suas possíveis causas.

1.4 ESTRUTURA DO TRABALHO

O presente estudo foi confeccionado com a seguinte distribuição:

- Capítulo 1: breve introdução sobre os acidentes, objetivos, justificativa, metodologia de pesquisa e estrutura do trabalho;

- Capítulo 2: revisão bibliográfica, que tratou detalhadamente dos aspectos gerais das rodovias. Foram descritos os acidentes conforme suas classificações e normas, além de apresentar os custos gerados. E ainda abordou-se as principais características do Distrito Federal, desde a malha federal até os acidentes mais frequentes. Foram descritos os métodos e as metodologias nacionais/internacionais para a identificação dos segmentos críticos;

- Capítulo 3: limitações da pesquisa e aplicação da metodologia proposta pelo DNIT nas rodovias federais inseridas no Distrito Federal, com base no Método Estatístico Controle de Qualidade da Taxa (CQT).

- Capítulo 4: resultados obtidos pela aplicação da metodologia. Foram analisados os tipos dos acidentes e suas respectivas causas para cada BR, separadamente; e

- Capítulo 5: principais conclusões obtidas na pesquisa, além de sugestão de temas para trabalhos futuros.

2 REVISÃO BIBLIOGRÁFICA

2.1 ASPECTOS GERAIS DAS RODOVIAS

2.1.1 Sistema Nacional de Viação

O Sistema Nacional de Viação – SNV é formado pelo Sistema Federal de Viação que contempla os subsistemas rodoviário, ferroviário, aquaviário e aeroviário. De acordo com o art. 2º da lei 12.379, o SNV “é constituído pela infraestrutura física e operacional dos vários modos de transporte de pessoas e bens, sob jurisdição dos diferentes entes da Federação”. Assim, o SNV contém o cadastro de todas as rodovias administradas pela União (direta ou indiretamente), sendo atualizado todo ano.

2.1.2 Nomenclatura

A partir do critério de localização geográfica para a identificação das rodovias federais estabelecido pelo antigo Plano Nacional Viário – PNV, as rodovias federais são conhecidas pela sigla BR seguida por três algarismos. O primeiro algarismo representa a categoria da rodovia (radiais, longitudinais, transversais, diagonais e de ligação). Por conseguinte, os outros dois algarismos definem a posição, a partir da orientação geral da rodovia, relativamente à Capital Federal e aos limites Norte, Sul, Leste e Oeste do País.

- Rodovias Radiais: são as rodovias que surgem na Capital Federal e partem em direção aos extremos do país. Contém o primeiro algarismo 0 (BR-0XX) e os algarismos restantes podem variar de 05 a 95. Segue-se a razão numérica de 05.
- Rodovias Longitudinais: são as rodovias que cortam o país na direção Norte-Sul. O primeiro algarismo é o 1 (BR-1XX), os outros dois algarismos podem variar de 00 do extremo Leste do país a 50 na Capital Federal, e de 50 a 99 no extremo Oeste. O número de uma rodovia longitudinal é definido por interpolação em função da distância da rodovia ao meridiano da Capital Federal.
- Rodovias Transversais: são as rodovias que cortam o país na direção Leste-Oeste. O primeiro algarismo é o 2 (BR-2XX). Possui a mesma forma de determinação dos outros dois algarismos que as rodovias longitudinais.

Porém, os eixos observados serão, 00 no extremo Norte do país a 50 na Capital Federal, e de 50 a 99 no extremo Sul.

- **Rodovias Diagonais:** podem apresentar dois tipos de orientação, noroeste-sudeste ou nordeste-sudoeste. O primeiro algarismo é o 3 (BR-3XX). Para determinar os algarismos restantes no sentido NO-SE, a numeração varia em números pares, começa do 00 no extremo Nordeste do país, 50 na Capital Federal e de 50 a 99 no extremo Sudoeste. No sentido NE-SO, a numeração varia em números ímpares, começa do 00 no extremo Noroeste, 50 na Capital Federal e de 50 a 99 no extremo Sudeste.
- **Rodovias de ligação:** apresentam-se em qualquer direção, normalmente ligam rodovias federais, ou uma rodovia federal a cidades ou pontos importantes ou as fronteiras internacionais. Possui o primeiro algarismo igual a 4 (BR-4XX).

2.1.3 Segmentação das Rodovias

Em conformidade com (BRASIL, 2009, p.42), “cada trecho rodoviário tem suas peculiaridades com relação às suas características operacionais, geométricas, socioeconômicas, ambiente atravessado, dentre outras”. Isto posto, vê-se a necessidade de agregar os segmentos homogêneos de acordo com as suas peculiaridades.

Segundo (BRASIL, 2010), os segmentos homogêneos de rodovias são caracterizados pelo tipo de pista (simples ou dupla), uso do solo lindeiro (urbano ou rural) e perfil da rodovia (plano, ondulado, montanhoso). Suas combinações resultam em doze classes de segmentos homogêneos. Assim, o código gerado é formado pela inicial de cada característica daquele trecho, conforme Quadro 01.

Quadro 1 - Códigos de desagregação da rodovia

Código	Característica da Pista	Uso do Solo Lindeiro	Perfil da Rodovia
SUP	Simples	Urbano	Plano
SUO	Simples	Urbano	Ondulado
SUM	Simples	Urbano	Montanhoso
SRP	Simples	Rural	Plano
SRO	Simples	Rural	Ondulado
SRM	Simples	Rural	Montanhoso
DUP	Dupla	Urbano	Plano
DUO	Dupla	Urbano	Ondulado
DUM	Dupla	Urbano	Montanhoso
DRP	Dupla	Rural	Plano
DRO	Dupla	Rural	Ondulado
DRM	Dupla	Rural	Montanhoso

Fonte: Adaptado de (BRASIL, 2009)

A respeito do tipo de pista, pode-se considerar como pista de rolamento tudo aquilo que pode ser aproveitado para o tráfego de veículos. Pode se enquadrar em dois tipos, caso possua apenas uma faixa por sentido de tráfego é considerada pista simples, caso possua duas faixas é considerado pista dupla. Para a realização do estudo, foram consideradas apenas as rodovias pavimentadas, sendo excluídas as rodovias planejadas ou não-pavimentadas.

No que tange ao uso do solo lindeiro, divide-se em solo urbano ou solo rural. A área urbana compreende todos os terrenos urbanizados ou que estejam previstos a urbanização. É definido como área rural onde são exercidas atividades agrícolas, pecuárias, florestais ou minerais, pode ser definido também por integrar espaços naturais de proteção ou lazer, ou caso possua infraestrutura implantada que não seja considerado solo urbano.

Por fim, o perfil da rodovia também conhecido como projeto altimétrico, são as representações do eixo da rodovia em função do plano vertical. Segundo (BRASIL, 2009), as rodovias podem ser denominadas em plano, ondulado ou montanhoso em função de alguns critérios, como: distância de visibilidade; conformação entre o perfil da rodovia e o terreno; gradiente de declividades e velocidade de arrasto. A partir destas informações, serão correlacionadas as altitudes com os trechos do SNV, verifica-se as oscilações das altitudes ao longo do segmento.

2.1.4 Volume Médio Diário Anual - VMDa

Dado bastante importante para a identificação dos trechos críticos. Segundo (BRASIL, 2006), Volume Médio Diário (VMD) representa “a média dos volumes de veículos que circulam durante 24 horas um trecho da via. A partir do VMD, é possível encontrar o Volume Médio Diário Anual (VMDa) que representa o número total de veículos trafegando em um ano dividido por 365 dias. De acordo com MILLACK (2014), pode-se utilizar para avaliar a distribuição de tráfego, medir a demanda de uma via e fazer a programação de melhorias básicas”. Assim, o VMD corresponde ao volume total de veículos durante certo período.

Segundo (BRASIL, 2010), para obter um VMD preciso, se faz necessário a realização de contagens contínuas de tráfego. Porém, caso sejam realizadas contagens periódicas, o VMD pode ser estimado por base nas alterações de tráfego e nas taxas de crescimento da economia para cada trecho, ou por meio de outros fatores de correção.

2.2 ACIDENTES DE TRÂNSITO

Segundo a ABNT (1989), considera-se acidente de trânsito:

“Todo evento não premeditado de que resulte dano em veículo ou na sua carga e/ou lesões em pessoas e/ou animais, em que pelo menos uma das partes está em movimento nas vias terrestres ou aéreas abertas ao público. Pode originar-se, terminar ou envolver veículos parcialmente na via pública.”

O Relatório mundial sobre prevenção de lesões causadas pelo trânsito publicado pela OMS (2012), mostra que 1,2 milhão de pessoas em todo o mundo morreram no trânsito no ano de 2002, ocupando a décima posição na classificação das principais causas de morte no mundo. Com isso, as projeções indicam que as lesões causadas pelo trânsito devem subir do décimo lugar para o oitavo lugar até 2030 caso nenhuma medida seja adotada.

Assim, se faz necessário a coleta dos dados de acidentes para realizar estudos com o intuito de reduzir estes índices de acidentes. De acordo com OMS (2012), os dados dos acidentes podem ser coletados nos departamentos de polícia e devem conter:

- Número de colisões no trânsito, mortes e lesões;
- Tipo de usuários de vias envolvidos;
- Idade e sexo das vítimas;
- Tipo de veículos envolvidos;
- Avaliação policial de causas das colisões;

- Localização e pontos de colisões;
- Instauração de processo.

No Brasil, segundo BRASIL (2002), o registro e a coleta de dados podem ser obtidos através de Boletins de Ocorrência (BO) ou Registro de Ocorrência (RO). No primeiro caso, as informações são colhidas no local do acidente por policiais militares, o que torna mais preciso. No segundo, as informações são passadas pelos envolvidos no acidente, em delegacias especiais, devido à ausência dos policiais no local. Desse modo, torna menos preciso e com abordagens mais tendenciosas, não constituindo material confiável para fins de estudo.

Conforme descrito no sítio da PRF, o Boletim de Acidente de Trânsito (BAT) é o meio por qual a Polícia Rodoviária Federal (PRF) documenta os acidentes que ocorreram nas rodovias federais. O BAT contém os itens citados acima, subsidia o banco de dados da PRF e equivale ao BO.

2.2.1 Custos dos Acidentes

Ainda com base nos dados da PRF, o relatório de pesquisa publicado pelo IPEA (2015) mostra que no ano de 2014 foram registrados 167.247 acidentes de trânsito nas rodovias federais, contendo 8.233 mortes e 26.182 feridos graves. Estes acidentes geraram um custo para a sociedade de R\$12,8 bilhões, sendo que 62% representavam os custos às vítimas dos acidentes (cuidados com saúde e perda de produção devido às lesões ou morte) e 37,4% representavam os custos oriundos dos veículos (danos materiais, perdas de cargas e procedimentos de retirada de veículos acidentados).

Tabela 1 - Custos de acidentes nas rodovias federais (2014)

Custos	Descrição	Valor (R\$)	(%)
Associados às pessoas	Despesas hospitalares; atendimento; tratamento de lesões; remoção de vítimas; e perda de produção.	7.950.904.442	62,0
Associados aos veículos	Remoção de veículos; danos aos veículos; e perda de carga.	4.800.442.760	37,4
Instit. e danos propriedades	Atendimento; e processos e danos à propriedade pública e privada.	69.995.293	0,5
Total		12.821.342.495	100,0

Fonte: IPEA (2015)

A partir dos dados acima, IPEA (2015) determinou um custo médio no ano de

2014 para vítima fatal no valor de R\$646.762,94, para vítimas feridas um custo de R\$90.182,71 e para acidentes sem vítimas gerou um custo de R\$23.062,97.

Observa-se também, que os acidentes envolvendo vítimas fatais representaram 5% do total de ocorrências, porém, representou 35% dos custos totais. Demonstrando, assim, a necessidade das políticas públicas para redução não somente da quantidade dos acidentes, mas também da sua gravidade.

2.2.2 Classificação dos Acidentes

Segundo HENRIQUE (2002), percebe-se que os acidentes eles podem ser classificados de acordo com a sua gravidade, sendo diferenciados em acidentes sem vítimas (apenas danos materiais), acidentes com vítimas feridas e acidentes com vítimas fatais no local.

Deste modo, é importante salientar que os acidentes registrados pela PRF, não levam em consideração os óbitos ocorridos fora do local do acidente, ou seja, caso a vítima chegue a óbito no caminho do hospital ou dentro do hospital, esta vítima não entrará nos registros da PRF.

Além da classificação exposta acima, existe a classificação em relação ao tipo de acidente regulamentada pela Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT, 1989), utiliza-se as definições expostas no Quadro 02.

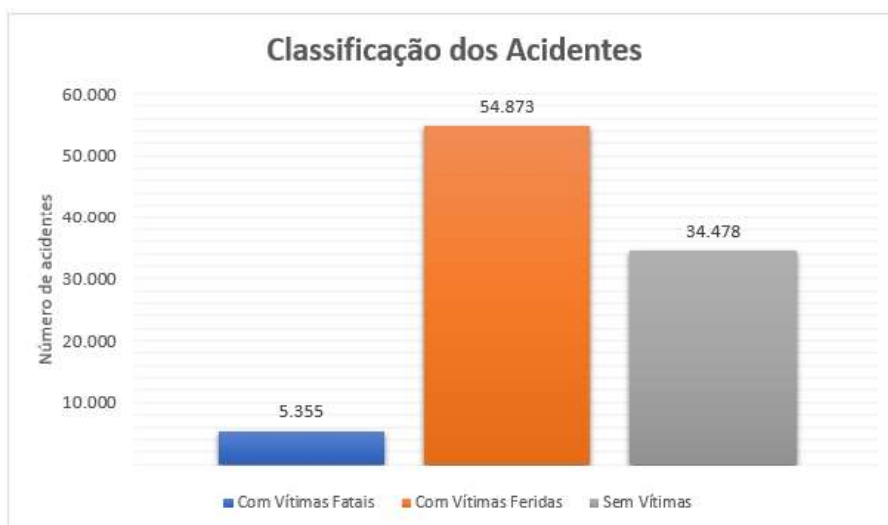
Quadro 2 - Tipo de acidente segundo ABNT (1989)

Tipo de acidente	Características
Atropelamento	Acidente em que o(s) pedestre(s) ou animal(is) sofre(m) o impacto de um veículo, estando pelo menos uma das partes em movimento.
Acidente pessoal de trânsito	Todo acidente em que o pedestre sofre lesões corporais ou danos materiais, desde que não haja participação de veículos ou ação criminosa.
Capotamento	Acidente em que o veículo gira sobre si mesmo, em qualquer sentido, chegando a ficar com as rodas para cima, imobilizando-se em qualquer posição.
Choque	Acidente em que há impacto de um veículo contra qualquer objeto fixo ou móvel, mas sem movimento.
Colisão	Acidente em que um veículo em movimento sofre impacto de outro veículo, também em movimento.
Colisão frontal	Colisão que ocorre frente a frente, quando os veículos transitam na mesma direção, em sentidos opostos.
Colisão lateral	Colisão que ocorre lateralmente, quando os veículos transitam na mesma direção, podendo ser no mesmo sentido ou em sentidos opostos.
Colisão transversal	Ocorre transversalmente, quando os veículos transitam em direções que se cruzam, ortogonal ou obliquamente.
Colisão traseira	Ocorre frente contra traseira ou traseira contra traseira, quando os veículos transitam no mesmo sentido ou em sentidos contrários, podendo pelo menos um dele estar em marcha-a-ré.
Engavetamento	Acidente em que há impacto entre três ou mais veículos, num mesmo sentido de circulação.
Queda	Acidente em que há impacto em razão de queda livre do veículo, ou queda de pessoas ou cargas por elas transportadas.
Tombamento	Acidente em que o veículo sai de sua posição normal, imobilizando-se sobre uma de suas laterais, sua frente ou sua traseira.
Outros acidentes de trânsito	Qualquer acidente que não se enquadre nas definições citadas acima.

Fonte: Adaptado ABNT, 1989

No Brasil, no ano de 2016 foram registrados 96.363 acidentes de acordo com o banco de dados da PRF, sendo 5.355 com vítimas fatais, 54.873 com vítimas feridas e 34.478 sem vítimas. Estes números podem ser vistos no Gráfico 1.

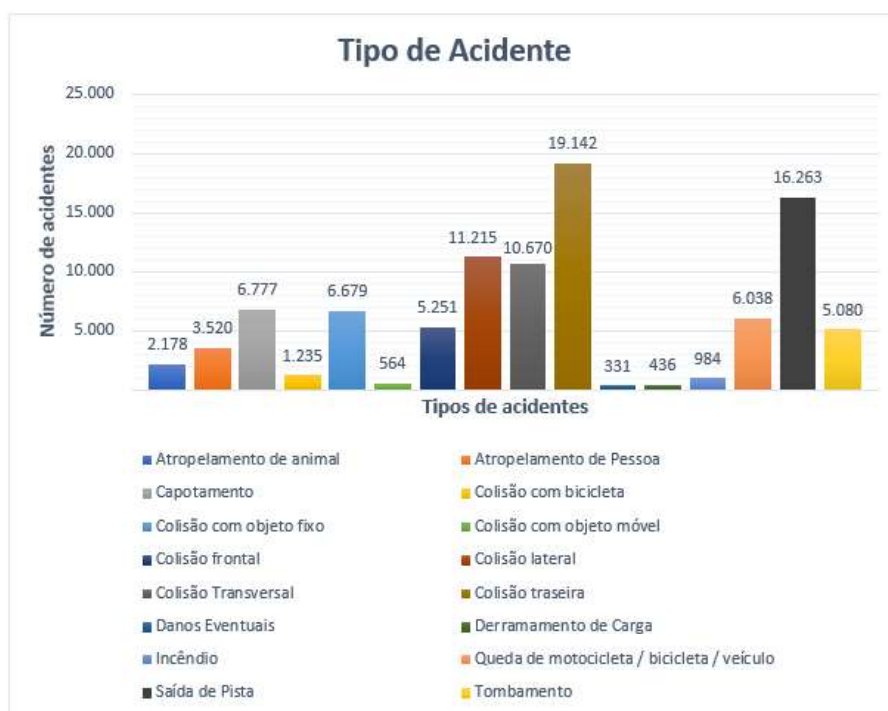
Gráfico 1 - Classificação dos acidentes no ano de 2016



Fonte: Autor

Com relação a tipificação dos acidentes, pode-se extrair o seguinte gráfico do banco de dados da PRF, 2016.

Gráfico 2 - Tipo de acidentes registrados no ano de 2016



Fonte: Autor

Percebe-se no Gráfico acima que os três principais tipos de acidente no ano de 2016 foram, em ordem consecutiva: colisão traseira, saída de pista e colisão lateral.

2.3 CARACTERÍSTICAS DO DISTRITO FEDERAL

O Distrito Federal situa-se na região Centro-Oeste do Brasil, faz divisa com o estado do Goiás e um pequeno trecho com o estado de Minas Gerais. Sua capital, Brasília, é considerada a quarta cidade mais populosa do país devido ao seu rápido crescimento. Segundo dados do IBGE, BRASIL (2017b), estima-se uma população superior a 3 milhões de pessoas para este ano de 2017, alcançando uma densidade demográfica de 444,66 hab/km².

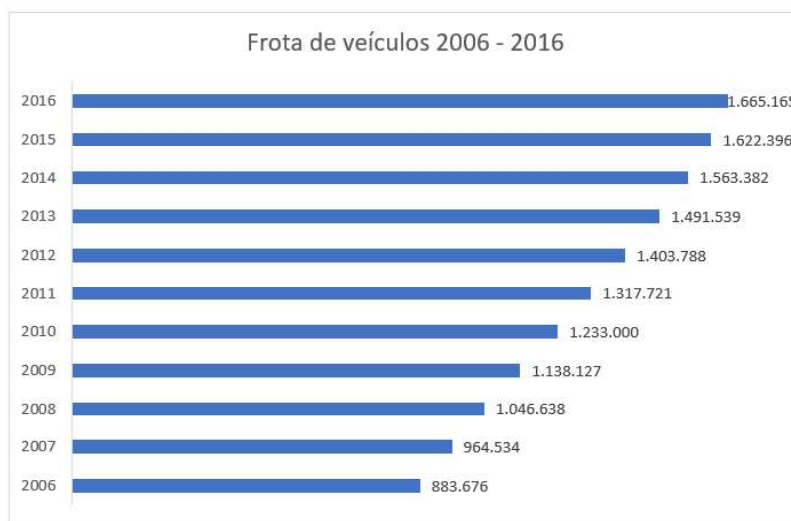
A respeito da frota, o Distrito Federal possui um total de 1.699.445 veículos registrados até agosto de 2017, de acordo com o relatório publicado pelo DETRAN-DF, BRASÍLIA (2017). Porém, nos últimos anos (2006 a 2016) este crescimento aparece em uma escala menor, conforme observa-se na Tabela 2 e Gráfico 3.

Tabela 2 - Levantamento da frota de veículos para os anos de 2006 a 2016

Ano	Frota	Variação Anual	(%)
2006	883.676	-	-
2007	964.534	80.858	9,2
2008	1.046.638	82.104	8,5
2009	1.138.127	91.489	8,7
2010	1.233.000	94.873	8,3
2011	1.317.721	84.721	6,9
2012	1.403.788	86.067	6,5
2013	1.491.539	87.751	6,3
2014	1.563.382	71.843	4,8
2015	1.622.396	59.014	3,8
2016	1.665.165	42.769	2,6

Fonte: Adaptado de BRASÍLIA (2017)

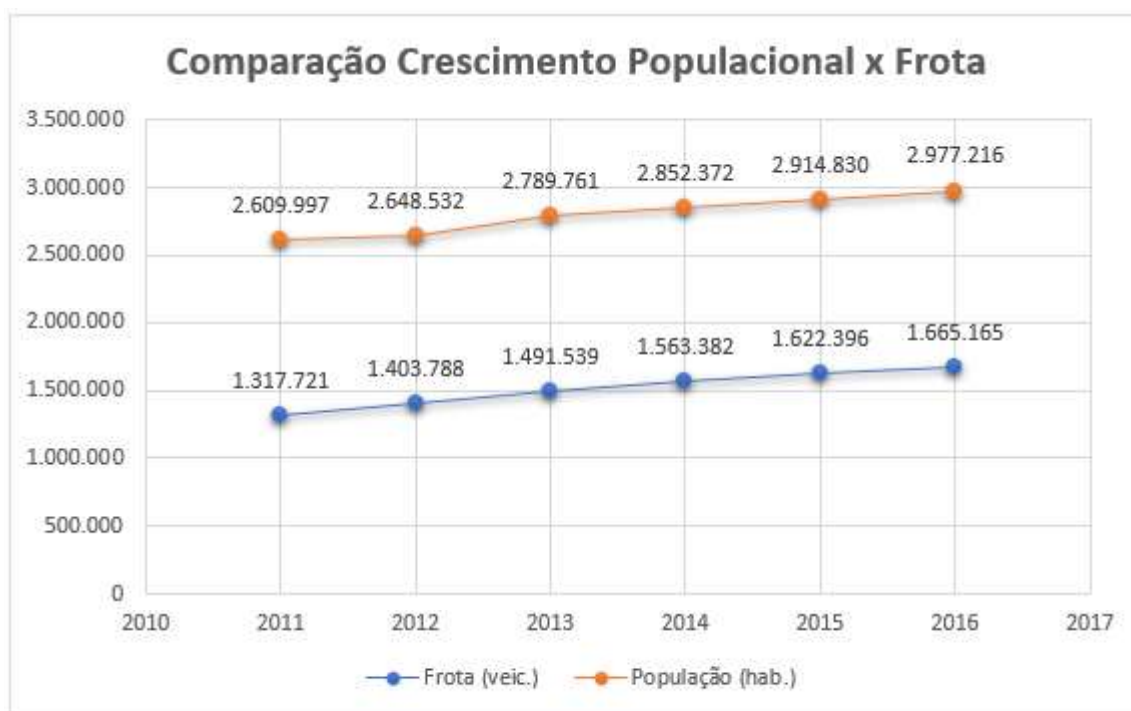
Gráfico 3 - Levantamento da frota de veículos para os anos de 2006 a 2016



Fonte: Adaptado de BRASÍLIA (2017)

Assim, pode-se perceber que o crescimento da frota acompanha o crescimento populacional conforme Gráfico 4.

Gráfico 4 - Crescimento populacional x frota



Fonte: Autor

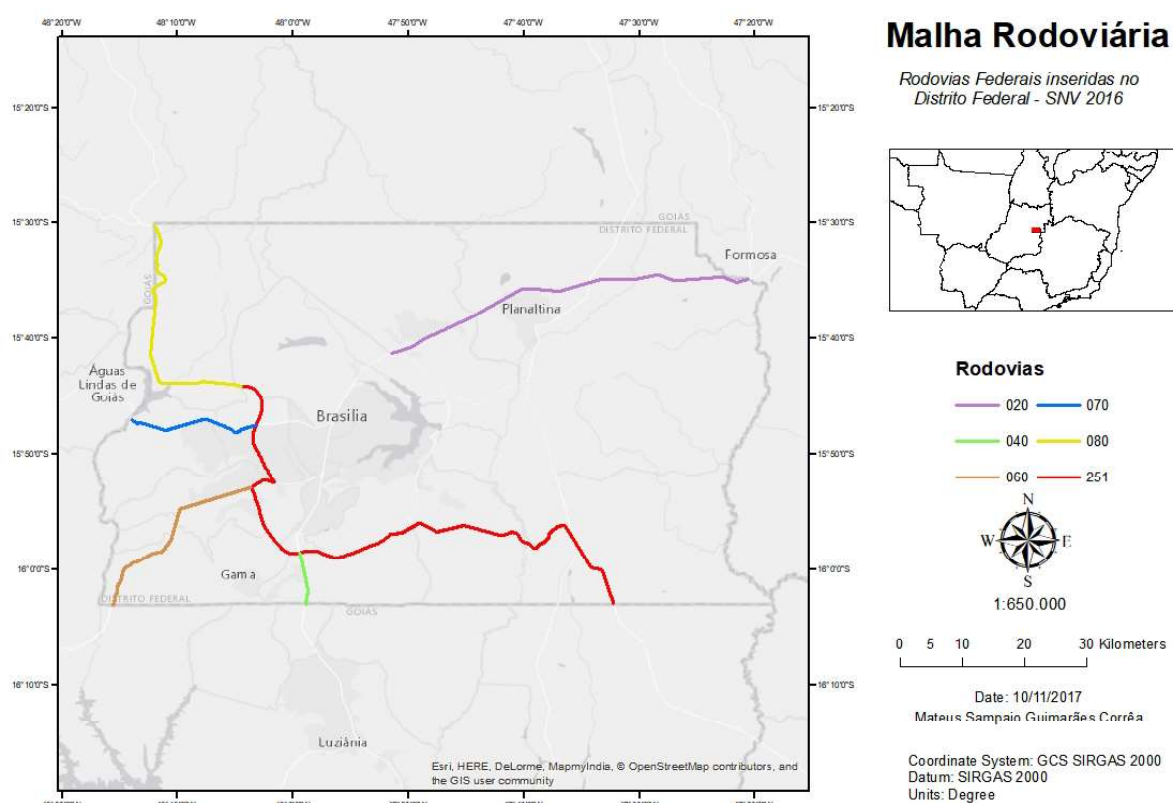
O Gráfico 4 contém dados extraídos do sítio do IBGE e DETRAN-DF. A partir dele, é notório que o crescimento das duas variáveis se comportam de maneira similar, com exceção no ano de 2012 que em termos percentuais, o crescimento da população foi ligeiramente inferior.

2.3.1 Malha Rodoviária

Em consulta ao SNV 2016, o Distrito Federal possui uma extensão de 203,3 km de rodovias federais pavimentadas, sendo 39,7 km concedidos. Ao todo são oito rodovias federais: BR-010, BR-020, BR-030, BR-040, BR-060, BR-070, BR-080 e BR-251, localizadas conforme Figura 01.

Desse modo, as rodovias BR-010, BR-020 e BR-030 tem seus trechos iniciais coincidentes, além destes trechos. As rodovias BR-040, BR-060 foram concedidas no ano de 2013, com isso, sua administração é responsável pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

Figura 1 - Malha Rodoviária do DF



Fonte: Autor

Em relação a condição geral da rodovia (pavimento, sinalização e geometria da via), a malha rodoviária do Distrito Federal representada na figura acima, segundo pesquisa publicada pelo Confederação Nacional de Transportes – CNT (2015), contém 19,6% de sua extensão total avaliada em ótimas condições, seguido por 37,2% em boas condições, 36,4% em condições ruins e por fim, 6,8% em péssimas condições.

Assim, ainda de acordo com CNT (2015), quando comparado com os outros

estados do Centro-Oeste, o Distrito Federal apresenta melhores condições em suas rodovias como pode ser visto no Gráfico 5.

Gráfico 5 - Classificação geral do Centro-Oeste



Fonte: CNT, 2015

2.3.2 Características dos acidentes no Distrito Federal

Ao filtrar o banco de dados de ocorrências da PRF, BRASIL (2017c), observa-se que no ano de 2016 resultou em 1.025 acidentes nas rodovias federais do Distrito Federal. De acordo com a Tabela 3, percebe-se que as três principais causas dos acidentes são colisão traseira, colisão lateral e saída de pista, correspondendo a 31,31%, 16,19% e 12,58% do total de acidentes registrados, respectivamente.

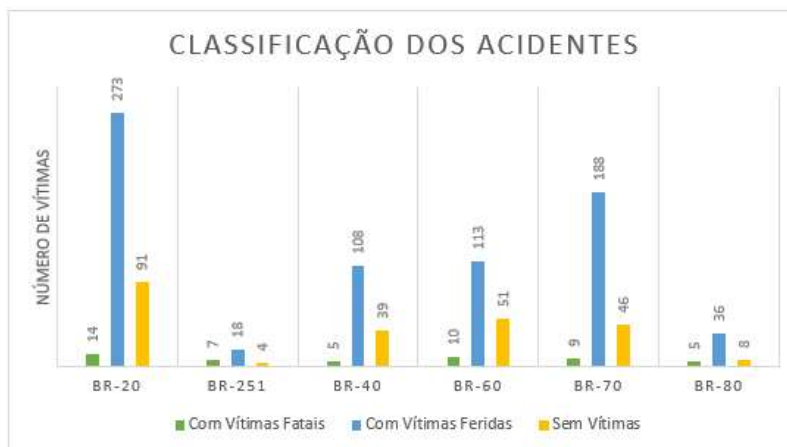
Tabela 3 - Tipo de acidente nas rodovias inseridas no DF

Tipo de acidente	BR-20	BR-40	BR-60	BR-70	BR-80	BR-251	Total Geral
Atropelamento de animal		1	2		1	1	5
Atropelamento de Pessoa	27	10	9	10	1	2	59
Capotamento	44	16	31	23	4	3	121
Colisão com bicicleta	3	1	2	2			8
Colisão com objeto fixo	17	12	12	9	3		53
Colisão com objeto móvel				1			1
Colisão frontal	4	2			6	4	16
Colisão lateral	46	40	21	48	10	1	166
Colisão Transversal	27	7	12	11	9	4	70
Colisão traseira	137	32	46	93	8	5	321
Danos Eventuais	1		1				2
Derramamento de Carga				1			1
Incêndio	3			2			5
Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	18	15	9	10	1	1	54
Saída de Pista	47	14	28	31	5	4	129
Tombamento	4	2	1	2	1	4	14
Total Geral	378	152	174	243	49	29	1025

Fonte: Autor

Portanto, é notório que as rodovias com maiores ocorrências de acidente são a BR-020, BR-070 e BR-060. Dentre estas, a BR-020 é a rodovia que possui o maior número de acidentes e maior número de vítimas fatais (14) conforme apresenta o Gráfico 6.

Gráfico 6 - Classificação dos acidentes nas rodovias federais do DF



Fonte: Autor

Destas 14 vítimas fatais na BR-020, todas foram ocasionadas por atropelamentos de pessoas. Pode-se observar na Tabela 3, que ao todo ocorreram 27 acidentes por atropelamento de pessoa na BR-020, resultando aproximadamente 52% dos atropelamentos em óbito. E, em relação a todos os acidentes com vítimas fatais ocorridos nas rodovias federais inseridas no DF, as vítimas fatais na BR-020 representam 28%, significando um índice bastante elevado, se comparado com os das demais rodovias.

2.4 IDENTIFICAÇÃO DOS SEGMENTOS CRÍTICOS

Na abordagem trazida por GOLD (1998), existem os pontos críticos com alta frequência de acidentes e os pontos críticos com alta periculosidade.

- Locais com maior frequência de acidentes: são os locais com as maiores incidências de acidentes independentemente do tipo ou gravidade do mesmo;
- Locais de maior periculosidade: são medidos pela probabilidade de cada veículo/pedestre que passa sofrer um acidente.

Segundo (BRASIL, 2002), consideram-se locais críticos aqueles que apresentam padrões de acidentes iguais ou superiores a uma referência pré-estabelecida, e/ou que estejam associados a níveis de segurança viária que coloquem em risco os usuários do sistema viário.

De uma forma geral, para a identificação dos locais críticos é necessário compilar os dados de acidentes em números absolutos de ocorrências e vítimas e números relativos a partir da determinação de índices que relacionam os acidentes com a exposição ao risco.

Segundo BRASIL (2002 apud Góes, 1983), os métodos mais utilizados são fundamentados no fato de que os acidentes, apesar de sua ampla distribuição espacial, tendem a agregar-se em determinados locais da malha viária. Estes são classificados em três categorias: métodos numéricos, método estatístico e método de conflitos.

2.4.1 Métodos Numéricos

Os métodos numéricos identificam os locais críticos a partir do cálculo de indicadores, estes índices (quantidade de acidentes, taxas de acidentes) de cada local são comparados com um valor de referência. Assim, são revelados como locais críticos aqueles que apresentarem os indicadores maiores que o valor de referência. Existem dois tipos de métodos numéricos: numéricos absolutos e numéricos

relativos.

- **Métodos Numéricos Absolutos:** Os métodos numéricos absolutos não relacionam os acidentes a qualquer outra variável. Considera-se somente o número de ocorrências em uma interseção ou segmento da via (técnica do número de acidentes) ou somente o nível de gravidade dos acidentes adotando um peso para os acidentes (técnica da severidade de acidentes);
- **Métodos Numéricos Relativos:** O método numérico relativo relaciona a quantidade de acidentes com os riscos ou a frequência destes por volume de tráfego. Realiza-se também uma evolução histórica na frequência dos acidentes para verificar o comportamento destes. Assim, um local crítico pode ser identificado pela taxa de acidente (número de acidentes por milhões de veículos) ou pela taxa de severidade (expressa em UPS – Unidade Padrão de Severidade).

2.4.2 Método Estatístico

O método estatístico identifica o segmento crítico a partir de modelos matemáticos probabilísticos considerando o número de acidentes superior ao esperado. Normalmente, utiliza-se o Método do Controle de Qualidade da Taxa (CQT), que consiste em comparar a taxa de acidente ou taxa de severidade de cada local com uma taxa crítica.

2.4.3 Método de Conflitos

Não requer levantamentos estatísticos de acidentes. Parte do pressuposto de que existe uma relação direta entre acidentes e conflitos de trânsito e que ações para a redução de conflitos geram a redução de acidentes como consequência.

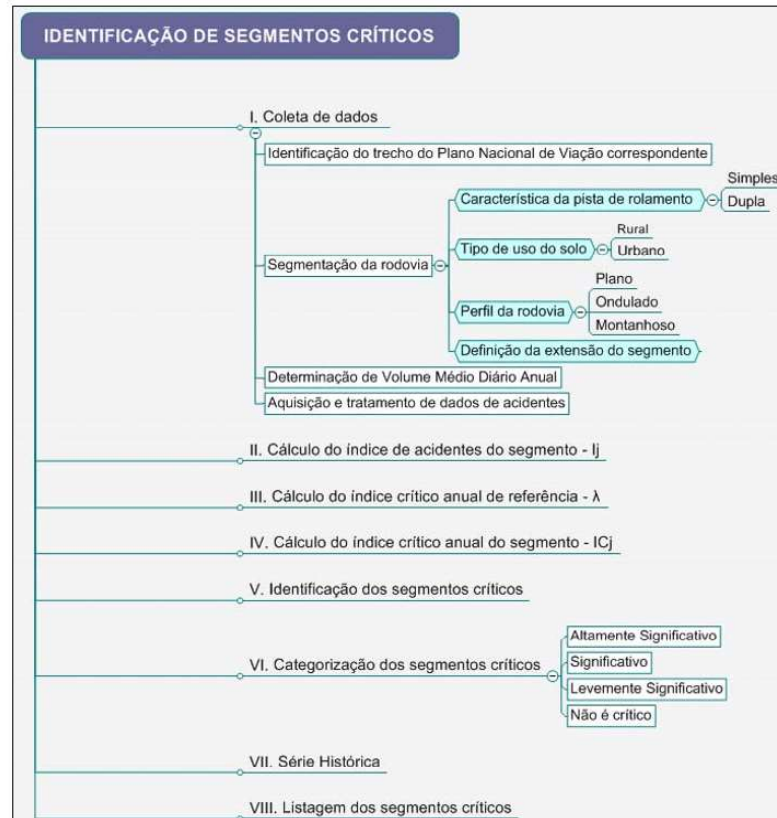
2.5 METODOLOGIAS NACIONAIS

2.5.1 Metodologia para Identificação dos Segmentos Críticos (BRASIL, 2009)

Os procedimentos matemáticos utilizados por esta metodologia, se baseiam na proposta do extinto Departamento Nacional de Estradas de Rodagem – DNER, *Um Modelo para Identificação dos Segmentos Críticos de uma Rede de Rodovias*.

A metodologia consiste em oito procedimentos, listados conforme Figura 2.

Figura 2 - Estrutura da metodologia de identificação de segmentos críticos



Fonte: BRASIL (2009)

Assim, em primeiro lugar, realiza-se a coleta de todos os dados necessários abrangendo as seguintes informações: identificação do trecho no SNV – Sistema Nacional de Viação; características do segmento homogêneo (tipo de pista, tipo de uso do solo lindeiro e perfil da rodovia); volume médio diário anual – VMDa e, por fim, os dados dos acidentes.

A consulta ao SNV se deve ao fato de ajustar a localização dos pontos interessados relacionando o seu quilômetro ao código SNV correspondente. Essa relação pode ser encontrada no sítio do DNIT, o qual é publicado anualmente.

A metodologia proposta pelo BRASIL (2009) dispõe que cada trecho rodoviário tem suas peculiaridades com relação às suas características operacionais, geométricas, socioeconômicas, ambiente atravessado, dentre outras.

Neste âmbito, a metodologia em apreço propõe uma classificação de segmentos que avalia a característica da pista, o uso do solo e o perfil da rodovia conforme item 2.1.3 da revisão bibliográfica deste trabalho.

Segundo BRASIL (2009), para a identificação de cada segmento crítico serão necessárias, no mínimo, as seguintes informações referentes a cada segmento de extensão entre 1,0km a 1,9km:

- Ano da ocorrência;
- Unidade de Federação (Estado);
- Rodovia (BR);
- Localização do segmento (quilômetro inicial e quilômetro final);
- Número de acidentes/segmento/ano.

Os dados devem corresponder a um período mínimo de 3 anos consecutivos.

Em um primeiro instante, os resultados obtidos estarão fundamentados na probabilidade da ocorrência de um acidente em um determinado segmento, comparado a uma amostra estudada. O trecho será considerado como crítico caso a probabilidade de ocorrência de acidentes em um segmento for maior do que a probabilidade de ocorrência da amostra envolvendo a mesma classificação (DUO, DUP, DUM, etc.).

Portanto, para iniciar o método deve-se encontrar a Unidade Padrão de Severidade para cada segmento. Uma vez que de acordo com JACQUES (2012, p.61 *apud* SILVA, 2017, p.35) “[...] os índices “ λ ” e “ IC_j ” são expressos em UPS por milhões de veículos ou UPS por milhões de veículos-quilômetro, conforme “j” corresponder a uma interseção ou segmento viário, respectivamente.”

Logo, podemos encontrar o UPS através dos pesos adotados pelo DNIT, pela seguinte fórmula:

$$UPS = (1 \times ASV) + (5 \times ACF) + (13 \times ACO)$$

Em que:

ASV = Número de acidentes sem vítimas. Ou seja, somente danos materiais;

ACF = Número de acidentes com feridos;

ACO = Número de acidentes com óbitos.

Após calcular o UPS, calcula-se a Taxa de Severidade do segmento “j”, esta taxa corresponde ao Índice de Acidentes do Segmento (I_j). Pode-se calcular através da fórmula:

$$Ts_j = (10^6 \times UPS) / (365 \times VMDa_j \times E_j)$$

Em que:

UPS_j = Unidade Padrão de Severidade no segmento “j”;

E_j = extensão associada ao segmento “j”;

$(VMDa)_j$ = volume médio diário anual, observado no segmento j.

Assim, torna-se possível calcular o Índice Crítico Anual de Referência – λ , para cada trecho pela fórmula que segue:

$$\lambda = \lambda_c = (10^6 \times \sum_j \text{UPS}) / (365 \times \sum_j (\text{VMDa})_j \times E_j)$$

Em que:

N_j = número de acidentes ocorridos no segmento “j” para o ano estudado;

E_j = extensão associada ao segmento “j”;

$(\text{VMDa})_j$ = volume médio diário anual, observado no segmento j para o ano estudado.

Ao encontrar o valor de λ , calcula-se o Índice Crítico Anual de um Segmento – IC_j para cada valor de k, pela fórmula a seguir:

$$\text{IC}_j = \lambda + k_{(1-\alpha)} \sqrt{(\lambda/m_j) - 0,5/m_j}$$

A fórmula exposta acima, é embasada em um nível de significância (α) através do coeficiente k, onde $m_j = (\text{VMDa})_j \times E_j \times 10^6$.

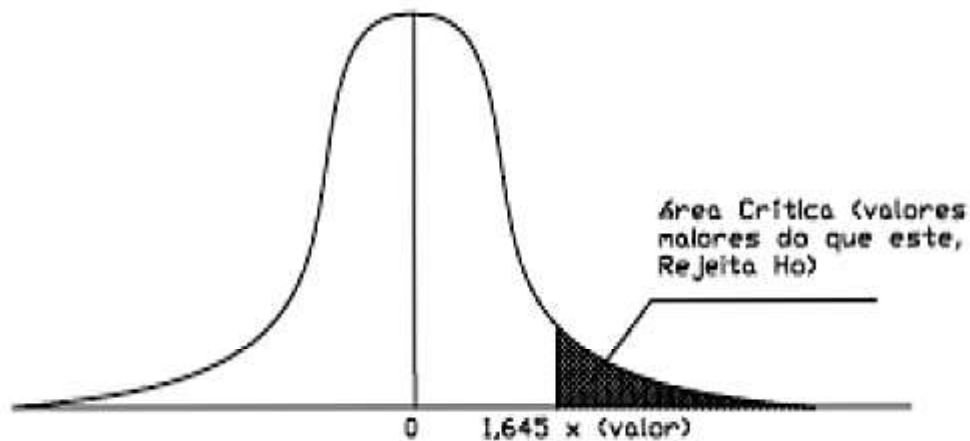
Conforme citado anteriormente, o coeficiente k está relacionado ao nível de significância, ou seja, evitar considerar trechos como críticos erroneamente. Os valores de k estão apresentados na Tabela 4.

Tabela 4 - Valores do coeficiente k de acordo com a curva normal

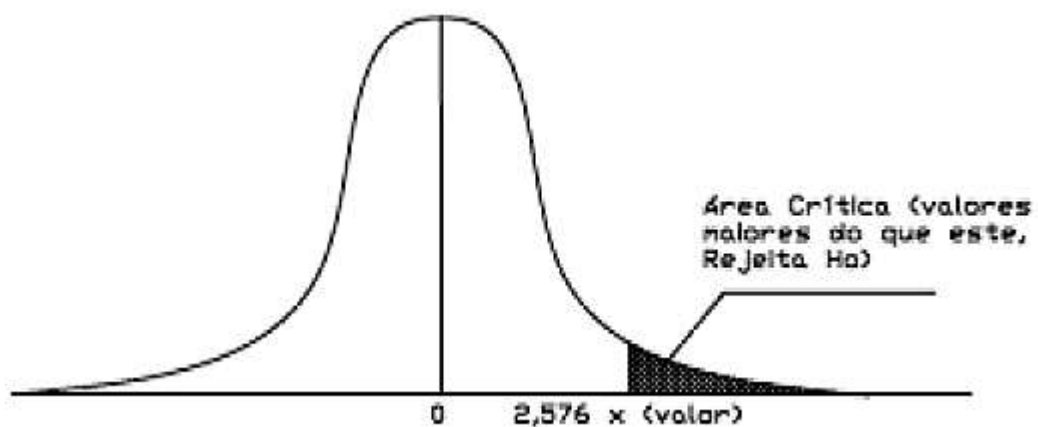
Nível de significância	α	k
10,0 %	0,100	1,28
5,0 %	0,050	1,65
1,0 %	0,010	2,33
0,5 %	0,005	2,58
0,1 %	0,001	3,00

Fonte: BRASIL, 2009

Os valores de k são definidos através de curva normal, chamado de Z. Com a redução do nível de significância, há um aumento no valor de k e, consequentemente há uma redução no número de trechos considerados críticos. Este fato pode ser visualizado nas figuras 3 e 4 a seguir.

Figura 3 - Curva normal para $\alpha = 5\%$ 

Fonte: BRASIL (2009)

Figura 4 - Curva normal para $\alpha = 0,5\%$ 

Fonte: BRASIL (2009)

Pode-se observar que o índice crítico anual de referência (λ) se assemelha ao índice crítico dos acidentes (T_s), a diferença consiste que no primeiro realiza-se o agrupamento dos dados que possuem a mesma classificação de segmentação.

Observa-se também, que o cálculo do índice crítico anual de um segmento (IC_j) é realizado para todos os níveis de significância, ou seja, para todos os valores de k .

De acordo com (BRASIL, 2009, p.59),

“Segmentos que tiverem, individualmente, seus índices críticos de acidentes maiores que os índices críticos anuais de referência de seu trecho, [...], serão considerados como segmentos críticos.”

Portanto, os trechos que tiverem os seus índices críticos de acidente (T_{s_j}) maiores que os índices críticos anuais de referência de seu trecho (IC_j), serão

considerados como trechos críticos.

$$Ts_j > IC_j.$$

A metodologia em questão adota uma classificação para os segmentos viários com base na relação entre a taxa de acidente do local (Ts_j) e valores do índice crítico anual do local para diferentes níveis de significância. Esta categorização pode ser vista no Quadro 3.

Quadro 3 - Índices para categorização dos segmentos

Intervalo entre graus de confiança ($1-\alpha$)	Categorização
$Ts_j < IC_{j10\%}$	Segmento Não Crítico
$IC_{j10\%} < Ts_j < IC_{j5\%}$	Segmento Crítico (levemente significativo)
$IC_{j5\%} < Ts_j < IC_{j0,5\%}$	Segmento Crítico (significativo)
$IC_{j0,5\%} < Ts_j < IC_{j10\%}$	Segmento Crítico (altamente significativo)

Fonte: Adaptado BRASIL (2009)

Após a identificação e a categorização de cada segmento, realiza-se uma série histórica regressiva, a partir do ano base e em sequência, com um período de três anos, com o intuito de verificar a frequência dos índices de acidente do trecho crítico. Segundo BRASIL, (2009 pg. 60) “quanto mais frequente é o segmento crítico e quanto mais cresce o valor de seus índices de significância, maior será a atenção e a precisão requerida durante todo o processo.”.

Para realizar esta análise, primeiramente, verifica-se a permanência do segmento crítico independente do grau de confiança. Confirmado esta permanência, de acordo com BRASIL (2009), deve-se verificar em qual das seguintes análises o segmento se apresenta:

- Análise 1: se o grau de confiança for igual ou superior a 95% para toda série histórica, o segmento configura-se como extremamente crítico;
- Análise 2: se nos anos avaliados no sentido crescente, o segmento apresenta-se como crítico com graus de confiança gradativamente maiores, e no ano base, grau de confiança igual ou superior a 95%, o segmento vem tornando-se cada vez mais inseguro, requerendo-se estudos complementares.
- Análise 3: se o segmento se apresenta como crítico no ano base e não aparece em um ou mais anos da série, mesmo com grau de confiança de 90%, deve-se avaliar o trecho a fim de procurar o motivo da alteração.

Por último, realiza-se a listagem dos resultados composta pela localização do segmento crítico através do SNV, pelo quilômetro inicial e final, extensão do trecho, pela classe utilizada para segmentação, o volume médio diário anual, a quantidade total dos acidentes ocorridos na série histórica e, por fim, sua respectiva categorização.

2.5.2 Manual de Identificação, Análise e Tratamento de Pontos Negros - BRASIL (1982)

Este manual foi elaborado levando em consideração as opiniões e experiências de várias entidades responsáveis pelo trânsito, com o intuito de identificar e eliminar os pontos negros. Após o levantamento dessas opiniões, BRASIL (1982) destaca que existem duas maneiras de atuar nos acidentes de trânsito:

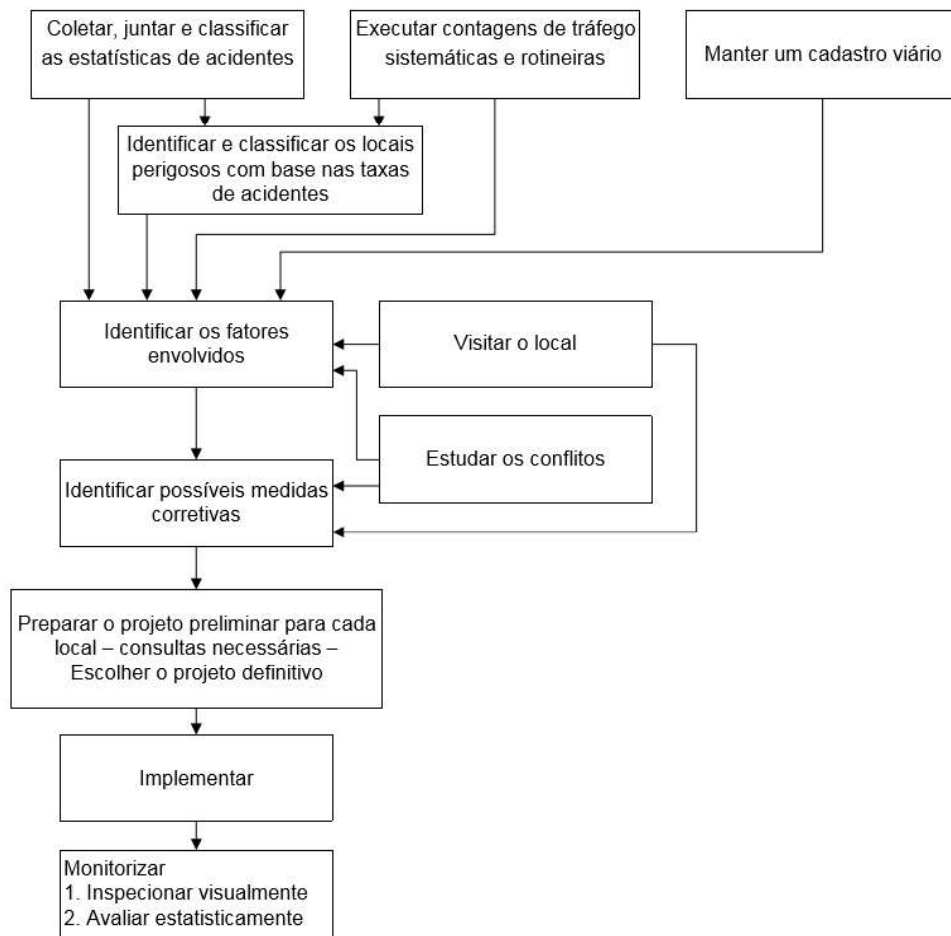
- 1) Nível micro: Por meio de estudos específicos em situações localizadas;
- 2) Nível macro: Através de programas abrangentes de educação, fiscalização e outros.

Conforme o exposto, a metodologia proposta pelo DENATRAN, BRASIL (1982) utiliza o nível micro.

Primeiramente, de acordo com BRASIL (1982) consideram-se pontos negros os locais perigosos em relação à segurança viária que apresentam as maiores taxas de acidente de trânsito, relacionadas ou não, a uma taxa de referência.

Normalmente, os pontos de alto índice de acidentes estão relacionados a determinados locais como interseções, trechos em curvas ou trechos com visibilidade precária. As fases do estudo de pontos negros são listadas na Figura 5.

Figura 5 - Fases de estudo de pontos negros



Fonte: BRASIL (1982)

Assim, para realizar a identificação, faz-se necessário o levantamento das seguintes informações sobre os acidentes de trânsito:

- Registro dos acidentes e coleta de dados;
- Arquivo e análise dos dados de acidentes de trânsito;
- Dados sobre volumes de tráfego;
- Taxas de acidentes e Unidade Padrão de Severidade (UPS).

Este último item é resultado das seguintes expressões:

- Taxa de severidade:

$$(UPS) = A.S.V. + 5 \times (A.C.V.) + 13 \times (A.C.O)$$

O qual,

A.S.V - Acidentes sem vítimas

A.C.V - Acidentes com vítimas

A.C.O - Acidentes com óbitos

- Taxa de acidentes:

- Interseções:

$$T = (n^{\circ} \text{ UPS} \times 10^6) / (V \times P)$$

O qual,

T = número de acidentes por milhões de veículos

P = Período do estudo, em dias (geralmente 365 dias)

- Trechos viários:

$$T = (n^{\circ} \text{ UPS} \times 10^6) / (V \times P \times E)$$

O qual,

T = acidentes por milhões de veículos x km

P = período do estudo, em dias (geralmente 365 dias)

V = volume médio diário de veículos passando no trecho

E = extensão do trecho (em km)

2.5.3 Procedimentos para o tratamento de locais críticos de acidentes de trânsito - BRASIL (2002)

Este método foi desenvolvido em 2002 pelo CEFTRU – Centro de Formação de Recursos Humanos em Transportes na Universidade de Brasília como manual de tratamentos de locais críticos para o Programa PARE do Ministério de Transportes (BRASIL, 2002).

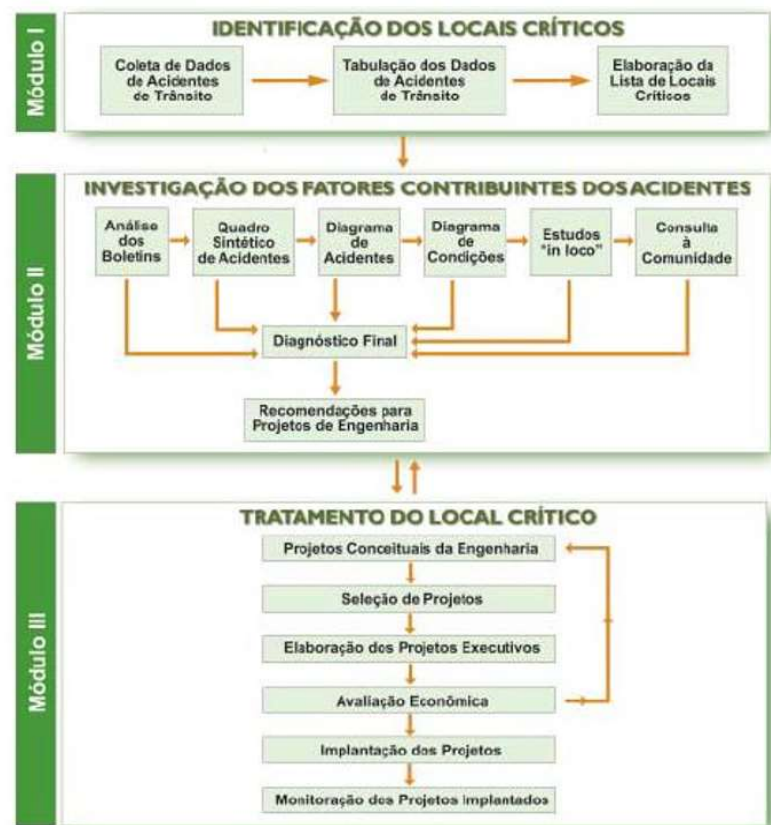
De acordo com este documento, nas três últimas décadas, observa-se que as experiências nacionais no tratamento de acidentes de trânsito seguem cinco linhas de atuação, são eles:

- Por local crítico – Interseção ou trecho entre interseções consecutivas que apresentam uma frequência de acidentes bastante elevada, se comparada com as demais interseções ou trechos entre interseções da malha viária;
- Por segmento crítico – Extensões de vias urbanas ou rodovias em que ocorrem frequências elevadas de acidentes. Neste caso, cada segmento viário deve ser considerado como um todo, incluindo, muitas vezes, suas áreas adjacentes;

- Por área crítica – Observa-se que, geralmente, há uma concentração de acidentes de trânsito em certas áreas onde, predominantemente, localiza-se a maior parte das atividades de comércio e serviço;
- Por solução tipo – Utiliza-se medidas com eficácia comprovada na redução da quantidade e/ou gravidade dos acidentes. Assim, para um determinado tipo de solução, procuram-se na rede viária locais cujas características físicas e operacionais se enquadram no cenário da solução-tipo;
- Por tipo de usuário – Tem medidas preventivas e corretivas baseadas em um único usuário da via. Com isso, pode-se direcionar o estudo para um grupo específico, como, por exemplo, ciclistas, motociclistas, escolares e pedestres em geral.

Esta metodologia tem por base focalizar os locais que ocorrem os acidentes de trânsito em conjunto com as etapas apresentadas na Figura 6.

Figura 6 - Fluxograma dos procedimentos no tratamento de locais críticos



Fonte: Brasil (2002)

Para identificar esses trechos é necessário ter o registro e a coleta de dados, os quais podem ser obtidos através de Boletins de Ocorrência (BO) ou Registro de Ocorrência (RO). No primeiro caso, as informações são colhidas no local do acidente por policiais militares, o que o torna mais preciso. No segundo, as informações são

passadas pelos envolvidos no acidente, em delegacias especiais, devido à ausência dos policiais no local. Desse modo, torna menos preciso e com abordagens mais tendenciosas, não constituindo material confiável para fins de estudo.

A proposta desta metodologia é estruturada com base nos métodos numéricos. Os procedimentos necessários para identificação dos locais críticos podem ser visualizados no quadro 07 e possuem suas variáveis calculadas através de técnicas de severidade e/ou taxas de severidade.

- Técnica de severidade:

$$UPS = (ADM \times 1) + (AF \times 4) + (AFEP \times 6) + (AVF \times 13)$$

Em que:

ADM = Acidentes somente com danos materiais;

AF = acidentes com feridos;

AFEP = acidentes com feridos envolvendo pedestres;

AVF = acidenets com vítimas fatais

- Técnica da taxa de severidade:

- Para interseções:

$$T = n^{\circ} \text{ de UPS} \times 10^6 \times P \times V$$

O qual,

T = acidentes em UPS por milhões de veículos;

UPS = unidade padrão de severidade;

P = período de estudo, em dias (geralmente 365 dias);

V = volume médio diário que entra na interseção (soma das aproximações).

- Para trechos:

$$T = (n^{\circ} \text{ de UPS} \times 10^6) / (P \times V \times E)$$

O qual,

T = acidentes em UPS por milhões de veículos x km;

UPS = unidade padrão de severidade;

P = período de estudo, em dias (geralmente 365 dias);

V = volume médio diário que entra na interseção (soma das aproximações).

E = extensão do trecho (em km).

Quadro 4 - Procedimentos de identificação de locais críticos

Procedi- mentos	Descrição
1°	Definir um período para estudo.
2°	Identificar os locais onde ocorreram acidentes no período selecionado, indicando o número de ocorrências registradas (fontes: BOs e ROs). Separar interseções de trechos.
3°	Excluir os locais/trechos com número de acidentes menor ou igual a três, exceto aqueles com registro de pelo menos um óbito no período em estudo.
4°	Excluir os locais/trechos onde ocorreram intervenções físicas, inclusive sinalizações, após o período de referência (se forem realizadas intervenções no local em questão, temos que dispor de informações sobre os acidentes ocorridos no mínimo seis meses após a implantação dessas intervenções).
5°	Excluir os casos de acidentes ocorridos por razões excepcionais, cujas causas já tenham sido sanadas ou que tenham sido consequência de fatores também excepcionais, desde que seja possível identificar tais ocorrências na fase de levantamento de informações.
6°	Da lista de locais/trechos que atenderam aos procedimentos anteriores, construir outra lista contendo um número de locais duas vezes superior ao número que se pretende tratar, segundo ordem decrescente de ocorrências.
7°	Selecionados os locais/trechos (5° Procedimento), estratificar as ocorrências por tipo de severidade e determinar o número de UPS para cada caso, considerando os pesos 13, 6, 4 e 1, respectivamente, para os acidentes com vítima(s) fatal (is), com feridos envolvendo pedestres, com ferido(s) e somente danos materiais.
8°	Determinar a média aritmética das UPS relativas aos locais/trechos considerados no procedimento anterior (7°). Serão considerados Locais/Trechos Críticos aqueles com UPS igual ou superior a essa média.
9°	Programar o Banco de Dados para estratificar as ocorrências por tipo de severidade, atribuindo pesos 13, 6, 4 e 1 conforme indicado no 7° Procedimento. Aplicar o 6° e, em seguida, o 8° procedimento. Serão considerados Locais/Trechos Críticos aqueles com UPS igual ou superior a essa média.
10°	Na hipótese de a cidade dispor de contagens volumétricas de veículos para os locais resultantes do 6° procedimento, aplicar a Técnica 2.2.1.d, utilizando a 4ª Fórmula, para o caso de interseções, ou a 5ª Fórmula para trechos, e, em seguida, realizar a mesma conduta indicada no 8° Procedimento para classificar os Locais/Trechos Críticos, considerando, neste caso, as Taxas iguais ou superiores à Taxa de Severidade média apurada entre os locais considerados.
11°	Selecionar cinco pessoas com amplo conhecimento do sistema viário local e solicitar a cada uma, isoladamente, que apresente a relação dos cinco ou mais locais (até 10) que, na opinião delas constituem os principais locais críticos de acidentes de trânsito da cidade (pode ser de uma dada área ou região).
12°	Compor uma lista com todas as indicações pessoais dos "avaliadores" do Procedimento anterior (11°), sem repetição de um mesmo local, e enviar a esses mesmos "avaliadores" para que façam, também isoladamente, uma classificação da gravidade do local através de notas de 1 a 5, atribuindo 5 àquele local por ele considerado o mais crítico dentre os listados. Essa avaliação pessoal retornará à equipe técnica que comporá uma nova lista de todos os locais agora ordenados decrescentemente segundo o total de pontos alçados por cada local, sendo este total resultante da soma das notas recebidas de cada "avaliador".
13°	Se for possível a obtenção dos BOs e ROs relativos aos locais indicados no Procedimento anterior (12°), deverão ser executados do 3° ao 8° Procedimentos, inclusive, e o 10°, na hipótese de existirem dados de contagem volumétrica de veículos nos locais identificados.

Fonte: Brasil (2002)

2.6 METODOLOGIAS INTERNACIONAIS

2.6.1 Método da Bast para Identificação de Áreas Críticas - Identifikation Von Unfallstellen. Beseitigung Von Unfallstellen - BRENNER (1978)

Esta metodologia foi desenvolvida para estabelecer parâmetros para a confecção de aplicativos com o intuito de automatizar a identificação de áreas críticas. Segundo BRENNER (1978 apud BRASIL, 2009),

"Esse método foi desenvolvido pela BAST (Bundesanstalt für Strassenwesen) visando a elaboração de aplicativos informatizados para a identificação automática de áreas críticas tendo como base a adoção de uma combinação de índices (absolutos e relativos) de acidentes (total ou de uma determinada característica) em um período de análise pré-estabelecido."

Assim, a metodologia considera como crítica a área que apresentar uma das características abaixo:

- Índice de periculosidade (medido pela média dos riscos de acidentes = taxa de acidentes) acima do valor médio observado na região em estudo;
- Número de acidentes muito elevado, mesmo apresentando baixo risco de acidentes (nº de acidentes);
- Número de acidentes graves que, mesmo apresentando baixos índices de periculosidade (taxa de acidentes) e de frequência de acidentes, apresente graves consequências para a sociedade (tendo como indicador a porcentagem de acidentes com feridos graves).

Outro modo de considerar uma área como crítica é analisar uma extensão de 300m e os índices de acidentes em um ano. O modelo identifica como área crítica caso o resultado se enquadre em uma das condições abaixo:

- Áreas com quinze ou mais acidentes no total ou dez de um mesmo tipo de acidente;
- Áreas com três ou mais acidentes com vítimas graves;
- Áreas com três ou mais acidentes cujo número de acidentes excede o valor esperado para um nível de significância $\alpha = 0,01$.

Existem dois tipos de áreas que podem ser classificadas como críticas, as

áreas urbanas e as áreas em rodovias urbanas de duas faixas de rolamento.

Para identificar as áreas críticas em solo urbano, verifica-se apenas se o número de acidentes excede um número de acidentes limite pré-estabelecido ou caso os acidentes resultem em graves consequências para a sociedade.

Para as áreas em rodovias urbanas de duas faixas de rolamento, deve-se observar os dados em um período de um ano e conter uma extensão de 200m, considera-se como críticas, caso:

- Apresentarem doze ou mais acidentes no total (ou seis de um mesmo tipo de acidente);
- A porcentagem de acidentes com vítimas graves exceder uma porcentagem limite previamente estabelecida.

2.6.2 Traffic Engineering Handbook - ITE (1992)

Esta metodologia utiliza os dados de acidentes para identificar as tendências de ocorrência de acidentes e suas consequências, como também para desenvolver soluções e mensurar o que melhorar na segurança enquanto mantêm-se a mobilidade.

Conforme ITE (1992 apud CAMPUS E FERREIRA 2016), locais críticos são aqueles com elevada porcentagem de acidentes em relação aos demais. Normalmente, estes trechos correspondem a localizações similares em desenho e função (intersecções, duas faixas de rodovia, quatro faixas de rodovias, etc.), e também possuem volumes de tráfego similares.

Assim, os cálculos de porcentagem são calculados para as intersecções e seções da rodovia. Nas intersecções, a porcentagem mais usual é acidentes por milhão de veículos entrando (MEV). Para as seções de rodovias, utiliza-se acidentes por milhão de veículos (MVM) e as porcentagens podem ser calculadas usando danos, mortes e os acidentes fatais ou com danos, tendo os cálculos representados conforme as expressões abaixo:

- Taxa nas intersecções:

$$TI = (n^{\circ} \text{ anual de acidentes} \times 10^6) / (\text{tráfego anual entrando na interseção})$$

O qual,

Taxa local = acidentes/ milhão de veículos dentro da intersecção anualmente (MEV)

- Taxa na seção:

$$TA = (\text{n}^\circ \text{ anual de acidentes} \times 10^6) / (\text{veículo milha anual viajados})$$

O qual,

Taxa local = acidentes por milhão de veículos milhas viajados (MVM);

Veículo milha local = AADT (média anual do tráfego) x (365 dias/ano) x (extensão da seção em milhas).

Além dos cálculos expostos acima, pode ser feita uma relação com o tipo de acidente envolvido, gerando um peso para os acidentes. Esta aproximação seria através do dano equivalente à propriedade (EPDO – Equivalent Property Damage Only), sendo calculada com pesos fixados arbitrariamente ou relacionados com alguma outra medida, como a estimativa de custos das propriedades danificadas, feridos e acidentes fatais. Neste caso, os acidentes fatais teriam mais peso do que os acidentes com danos, conforme demonstrado pela expressão a seguir:

$$\text{Número} = \text{PDO} + (\text{INJ} \times F1) + (\text{FAT} \times F2)$$

O qual,

PDO = número de propriedades danificadas nos acidentes;

INJ = número de feridos em acidentes;

F1 = custo (feridos em acidentes) /custo (PDO);

FAT = número de acidentes fatais;

F2 = custo (acidentes fatais) /custo (PDO).

3 METODOLOGIA

Apesar de existir um senso comum na questão da importância de identificação dos trechos viários em análise no presente estudo, e devido às dificuldades no levantamento de dados e interpretação nas ocorrências dos acidentes de trânsito nas rodovias em questão, têm-se várias metodologias utilizadas por diversos órgãos, sendo, muitas vezes, bastante semelhantes entre si.

Conforme visto nos métodos expostos no capítulo 2, o método estatístico utiliza variáveis além dos dados de acidentes, envolve a contagem de tráfego e as características do segmento, estas últimas são inseridas em modelos matemáticos, resultando em dados mais factíveis.

Neste íterim, utilizou-se aqui o Método do Controle da Qualidade da Taxa (CQT) – método estatístico que tem adoção de análise a posteriori, ou seja, os dados de acidentes dos trechos analisados devem ser obtidos após a ocorrência dos acidentes.

Assim, tem-se como base a proposta de identificação de segmentos críticos, sugerido pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) para utilização em suas Superintendências Regionais.

3.1 DELIMITAÇÃO DO TRABALHO

Conforme explanado no item 2.3.1, compõe a malha rodoviária federal do Distrito Federal, as rodovias BR-010/DF, BR-020/DF, BR-030/DF, BR-040/DF, BR-060/DF, BR-080/DF e BR-251/DF.

Desta feita, em consulta ao SNV percebe-se que as rodovias BR-010, BR-020 e BR-030 são coincidentes entre si, assim, não há a necessidade de inseri-las no estudo, apenas uma, sendo escolhida a BR-020/DF.

No que tange a rodovias concessionadas, em consulta ao SNV, percebe-se que a BR-040/DF e BR-060/DF não estão sob esfera de atuação do DNIT, deste modo, não serão contempladas no estudo.

Por fim, em relação à determinação do ano base que foi desenvolvido o estudo, deve-se atentar ao fato de que as contagens volumétricas foram coletadas no ano de 2014 pelo Programa BR-LEGAL e, em conformidade com o edital deste, as contagens foram realizadas apenas para 1 (um) ano. Porém, a metodologia necessita ter as contagens para um período de três anos. Neste âmbito, se fez necessário a progressão e regressão destas contagens para os anos de 2015 e 2013, respectivamente, através de outros dados (população e frota). Na figura 7 é

possível observar a influência de cada variável citada nos parágrafos anteriores.

Figura 7 - Delimitação do tema

Identificação e Análise dos Trechos Críticos das Rodovias Federais Inseridas no Distrito Federal

DELIMITAÇÃO DO TEMA



Fonte: Autor

3.2 LEVANTAMENTO DE DADOS

Por se tratar de um método estatístico, é de extrema importância possuir uma base de dados confiável e bem estruturada para lograr resultados satisfatórios. É preciso, primeiramente, definir as principais variáveis do estudo, tais como: período, volume de tráfego e acidentes por quilômetro.

Para tanto, fez-se uma busca das informações oficiais dos órgãos competentes nas rodovias analisadas. Para este trabalho específico, foi necessário levantar os dados de frota veicular e população para as devidas correções das contagens volumétricas, conforme disposto no item 3.1.

3.2.1 Características do Segmento Homogêneo

A classificação da rodovia foi adquirida no banco de dados do Sistema Integrado de Operações Rodoviárias (SIOR) do DNIT (BRASIL, 2017A), com sua distribuição em trechos de um quilômetro. Deste modo, o Programa BR-LEGAL já fornece tais informações distribuídas conforme evidenciado nas Tabelas 5, 6 e 7 a seguir.

Tabela 5 - Características do segmento homogêneo - BR-020/DF

km inicial	km final	Código SNV	Pista	Classe	Relevo	Classe
0,00	1,00	020BDF0010	dupla	urbano	plano	DUP
1,00	2,00	020BDF0010	dupla	urbano	ondulado	DUO
2,00	3,00	020BDF0010	dupla	urbano	ondulado	DUO
3,00	4,00	020BDF0015	dupla	urbano	ondulado	DUO
4,00	5,00	020BDF0015	dupla	urbano	ondulado	DUO
5,00	6,00	020BDF0015	dupla	urbano	ondulado	DUO
6,00	7,00	020BDF0016	dupla	urbano	ondulado	DUO
7,00	8,00	020BDF0016	dupla	urbano	ondulado	DUO
8,00	9,00	020BDF0016	dupla	urbano	plano	DUP
9,00	10,00	020BDF0018	dupla	urbano	ondulado	DUO
10,00	11,00	020BDF0018	dupla	urbano	plano	DUP
11,00	12,00	020BDF0018	dupla	urbano	plano	DUP
12,00	13,00	020BDF0018	dupla	rural	plano	DRP
13,00	14,00	020BDF0018	dupla	rural	plano	DRP
14,00	15,00	020BDF0018	dupla	rural	plano	DRP
15,00	16,00	020BDF0018	dupla	rural	ondulado	DRO
16,00	17,00	020BDF0018	dupla	rural	ondulado	DRO
17,00	18,00	020BDF0018	dupla	rural	ondulado	DRO
18,00	19,00	020BDF0018	dupla	rural	ondulado	DRO
19,00	20,00	020BDF0020	dupla	urbano	ondulado	DUO
20,00	21,00	020BDF0020	dupla	urbano	ondulado	DUO
21,00	22,00	020BDF0020	dupla	urbano	ondulado	DUO
22,00	23,00	020BDF0020	dupla	urbano	ondulado	DUO
23,00	24,00	020BDF0022	dupla	rural	ondulado	DRO
24,00	25,00	020BDF0022	dupla	rural	plano	DRP
25,00	26,00	020BDF0022	dupla	rural	plano	DRP
26,00	27,00	020BDF0030	dupla	rural	plano	DRP
27,00	28,00	020BDF0030	dupla	rural	plano	DRP
28,00	29,00	020BDF0030	dupla	rural	ondulado	DRO
29,00	30,00	020BDF0030	dupla	rural	plano	DRP
30,00	31,00	020BDF0030	dupla	rural	plano	DRP
31,00	32,00	020BDF0030	dupla	rural	plano	DRP
32,00	33,00	020BDF0030	dupla	rural	plano	DRP
33,00	34,00	020BDF0030	dupla	rural	plano	DRP
34,00	35,00	020BDF0050	dupla	rural	plano	DRP
35,00	36,00	020BDF0050	dupla	rural	plano	DRP
36,00	37,00	020BDF0051	dupla	rural	plano	DRP
37,00	38,00	020BDF0052	dupla	rural	plano	DRP
38,00	39,00	020BDF0052	dupla	rural	ondulado	DRO
39,00	40,00	020BDF0052	dupla	rural	ondulado	DRO
40,00	41,00	020BDF0052	dupla	rural	ondulado	DRO
41,00	42,00	020BDF0052	dupla	rural	ondulado	DRO
42,00	43,00	020BDF0053	dupla	rural	ondulado	DRO
43,00	44,00	020BDF0053	dupla	rural	plano	DRP
44,00	45,00	020BDF0053	dupla	rural	plano	DRP
45,00	46,00	020BDF0053	dupla	rural	ondulado	DRO
46,00	47,00	020BDF0053	dupla	rural	ondulado	DRO
47,00	48,00	020BDF0053	dupla	rural	ondulado	DRO
48,00	49,00	020BDF0053	dupla	rural	ondulado	DRO
49,00	50,00	020BDF0054	dupla	rural	plano	DRP
50,00	51,00	020BDF0054	dupla	rural	ondulado	DRO
51,00	52,00	020BDF0054	dupla	rural	ondulado	DRO
52,00	53,00	020BDF0060	dupla	rural	plano	DRP
53,00	54,00	020BDF0060	dupla	rural	ondulado	DRO
54,00	55,00	020BDF0060	dupla	rural	ondulado	DRO
55,00	56,00	020BDF0060	dupla	rural	ondulado	DRO
56,00	57,00	020BDF0060	dupla	rural	plano	DRP
57,00	58,00	020BDF0070	dupla	rural	ondulado	DRO
58,00	58,54	020BDF0070	dupla	rural	ondulado	DRO

Fonte: SIOR/DNIT

Tabela 6 - Características do segmento homogêneo - BR-070/DF

km inicial	km final	Código SNV	Pista	Classe	Relevo	Classe
0,00	1,00	070BDF0010	dupla	urbano	plano	DUP
1,00	2,00	070BDF0010	dupla	urbano	plano	DUP
2,00	3,00	070BDF0010	dupla	urbano	plano	DUP
3,00	4,00	070BDF0010	dupla	urbano	plano	DUP
4,00	5,00	070BDF0010	dupla	urbano	plano	DUP
5,00	6,00	070BDF0010	dupla	urbano	plano	DUP
6,00	7,00	070BDF0010	dupla	urbano	plano	DUP
7,00	8,00	070BDF0010	dupla	urbano	plano	DUP
8,00	9,00	070BDF0012	dupla	urbano	plano	DUP
9,00	10,00	070BDF0012	dupla	urbano	plano	DUP
10,00	11,00	070BDF0012	dupla	urbano	plano	DUP
11,00	12,00	070BDF0012	dupla	rural	plano	DRP
12,00	13,00	070BDF0012	dupla	rural	plano	DRP
13,00	14,00	070BDF0030	dupla	rural	plano	DRP
14,00	15,00	070BDF0030	dupla	rural	plano	DRP
15,00	16,00	070BDF0030	dupla	rural	plano	DRP
16,00	17,00	070BDF0050	dupla	rural	plano	DRP
17,00	18,00	070BDF0050	dupla	rural	ondulado	DRO
18,00	19,00	070BDF0050	dupla	rural	ondulado	DRO
19,00	19,80	070BDF0050	dupla	rural	ondulado	DRO

Fonte: SIOR/DNIT

Tabela 7 - Características do segmento homogêneo - BR-251/DF

km inicial	km final	Código SNV	Pista	Classe	Relevo	Classe
0,00	1,00	251BDF0490	simples	rural	plano	SRP
1,00	2,00	251BDF0490	simples	rural	plano	SRP
2,00	3,00	251BDF0490	simples	rural	plano	SRP
3,00	4,00	251BDF0490	simples	rural	plano	SRP
4,00	5,00	251BDF0490	simples	rural	plano	SRP
5,00	6,00	251BDF0490	simples	rural	plano	SRP
6,00	7,00	251BDF0510	simples	rural	plano	SRP
7,00	8,00	251BDF0515	simples	rural	plano	SRP
8,00	9,00	251BDF0520	simples	rural	plano	SRP
9,00	10,00	251BDF0520	simples	rural	plano	SRP
10,00	11,00	251BDF0520	simples	rural	plano	SRP
11,00	12,00	251BDF0525	simples	rural	plano	SRP
12,00	13,00	251BDF0525	simples	rural	plano	SRP
13,00	14,00	251BDF0525	simples	rural	plano	SRP
14,00	15,00	251BDF0530	simples	rural	plano	SRP
15,00	16,00	251BDF0530	simples	rural	plano	SRP
16,00	17,00	251BDF0530	simples	rural	plano	SRP
17,00	18,00	251BDF0530	simples	rural	plano	SRP
18,00	19,00	251BDF0530	simples	rural	ondulado	SRO
19,00	20,00	251BDF0530	simples	rural	montanhoso	SRM
20,00	21,00	251BDF0530	simples	rural	montanhoso	SRM
21,00	22,00	251BDF0530	simples	rural	montanhoso	SRM
22,00	23,00	251BDF0530	simples	rural	montanhoso	SRM
23,00	24,00	251BDF0530	simples	rural	ondulado	SRO
24,00	25,00	251BDF0530	simples	rural	ondulado	SRO
25,00	26,00	251BDF0530	simples	rural	plano	SRP
26,00	27,00	251BDF0530	simples	rural	montanhoso	SRM
27,00	28,00	251BDF0530	simples	rural	montanhoso	SRM
28,00	29,00	251BDF0530	simples	rural	ondulado	SRO
29,00	30,00	251BDF0530	simples	rural	montanhoso	SRM
30,00	31,00	251BDF0530	simples	rural	plano	SRP
31,00	32,00	251BDF0530	simples	rural	plano	SRP
32,00	33,00	251BDF0532	simples	rural	plano	SRP
33,00	34,00	251BDF0550	simples	rural	plano	SRP
34,00	35,00	251BDF0550	simples	rural	ondulado	SRO
35,00	36,00	251BDF0550	simples	rural	ondulado	SRO
36,00	37,00	251BDF0550	simples	rural	ondulado	SRO
37,00	38,00	251BDF0550	simples	rural	montanhoso	SRM
38,00	39,00	251BDF0550	simples	rural	montanhoso	SRM
39,00	40,00	251BDF0550	simples	rural	montanhoso	SRM
40,00	41,00	251BDF0550	simples	rural	montanhoso	SRM
41,00	42,00	251BDF0550	simples	rural	plano	SRP
42,00	43,00	251BDF0552	simples	rural	plano	SRP
43,00	44,00	251BDF0552	simples	rural	plano	SRP
44,00	45,00	251BDF0552	simples	rural	plano	SRP
45,00	45,60	251BDF0552	simples	rural	plano	SRP

Fonte: SIOR/DNIT

3.2.2 Frota de Veículos no Distrito Federal

O Departamento de Trânsito do Distrito Federal (DETRAN/DF) constantemente atualiza os dados da frota de veículos em sua página. Na qual, é

possível obter o crescimento mensal anual desde o ano de 2006, conforme apresentado na Tabela 2 do capítulo 2, item 2.3.

Para o presente estudo, fez-se necessário apenas os dados no período 2013-2015, sendo apresentados na Tabela 8, a seguir.

Tabela 8 - Frota de veículos no DF

Ano	Frota (veículo)
2013	1.491.539
2014	1.563.382
2015	1.622.396

Fonte: DETRAN/DF

3.2.3 População brasileira no Distrito Federal

Tal informação teve sua obtenção no sítio do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (BRASIL, 2017b), através do último censo populacional publicado em 2010. Nesta fora desenvolvido uma projeção de crescimento populacional até o ano de 2030, de modo que no presente estudo foram utilizadas apenas as informações populacionais no período 2013-2015, conforme evidenciado na Tabela 9, a seguir.

Tabela 9 - População brasileira

Ano	População (hab.)
2013	2.789.761
2014	2.852.372
2015	2.914.830

Fonte: IBGE

3.2.4 Volume de Tráfego

Tais dados foram disponibilizados para consulta pública no SIOR/DNIT. Porém, atualmente está cadastrado apenas o VMDa da BR-020/DF, do ano de 2014. Assim, foram disponibilizadas as contagens da BR-070/DF e BR-251/DF adquiridas pelo Programa BR-LEGAL no ano de 2014, conforme apresentado na Tabela 10, a seguir.

Tabela 10 - Contagem de tráfego do Programa BR-Legal

Lote	UF	BR	Código SNV	KM	VMDa
9	DF	20	020BDF0015	5,0	22.000
9	DF	20	020BDF0020	20,0	27.547
9	DF	20	020BDF0030	30,0	9.616
9	DF	20	020BDF0060	55,0	9.395
9	DF	70	070BDF0012	9,0	46.756
9	DF	70	070BDF0050	18,0	32.512
9	DF	70	070BDF0050	19,0	32.442
9	DF	251	251BDF0525	12,0	8.477
9	DF	251	251BDF0530	30,0	9.988
9	DF	251	251BDF0550	39,0	4.465

Fonte: BR-LEGAL/DNIT

Portanto, segundo (SILVA, 2017), a partir do VMDa do ano 2014 e dos dados levantados nos itens 3.2.2 e 3.2.3, foi possível realizar a projeção para os anos de 2013 e 2015. Para tanto, fez-se uso da Equação 1, a seguir.

$$\text{Índice Médio} = IM_{201x} = \text{Frota}_{201x} / \text{População}_{201x} \quad (1)$$

Assim, através da referida Equação, foi possível encontrar o índice médio de crescimento entre os anos 2013-2014 e 2014-2015, conforme as Equações 2 e 3, a seguir.

$$IMC\%_{2014} = IM_{2014} / IM_{2013} \quad (2)$$

$$IMC\%_{2015} = IM_{2015} / IM_{2014} \quad (3)$$

Por fim, fizeram uso dos fatores $IMC\%_{2014}$ e $IMC\%_{2015}$ nos dados de VMDa de 2014, para regressão destes para o ano de 2013, e progressão para o ano de 2015. Assim, evidenciaram-se os seguintes resultados apresentados na Tabela 11, a seguir.

Tabela 11 - Índice Médio de Crescimento

Ano	Frota (veíc.)	População (hab.)	IM (veic. /100 hab)	Crescimento IM
2013	1.491.539	2.789.761	53,464759	0,00%
2014	1.563.382	2.852.372	54,809892	2,52%
2015	1.622.396	2.914.830	55,660056	1,55%

Fonte: Autor

A partir dos resultados obtidos na Tabela 11, foi possível perceber que entre os anos de 2013 e 2014, houve um índice de crescimento de 2,52% em relação às duas variáveis utilizadas (frota/população); e, entre os anos de 2014 e 2015, houve um índice de crescimento de 1,55%.

Aplicando os dois valores supramencionados no VMDa, projetaram-se as contagens para os anos de 2013 e 2014, conforme apresentado na Tabela 12, a seguir.

Tabela 12 - Correção dos VMDas

UF	Rodovia	KM	SNV	2013	2014	2015
DF	020	5	020BDF0015	21.446	22.000	22.341
DF	020	20	020BDF0020	26.853	27.547	27.974
DF	020	30	020BDF0030	9.374	9.616	9.765
DF	020	55	020BDF0060	9.158	9.395	9.540
DF	070	9	070BDF0012	45.579	46.756	47.481
DF	070	18	070BDF0050	31.694	32.512	33.016
DF	070	19	070BDF0050	31.625	32.442	32.945
DF	251	12	251BDF0525	8.263	8.477	8.608
DF	251	30	251BDF0530	9.736	9.988	10.142
DF	251	39	251BDF0550	4.352	4.465	4.534

Fonte: Autor

Em acordo com (SILVA, 2017, p. 27), percebeu-se que: "O método possui falhas como não prever a criação de um polo gerador de tráfego de um ano para o outro ou construção de uma nova rodovia [...] ". Porém, mesmo com estas limitações, este método se torna viável devido a impossibilidade de obter dados passados.

3.2.5 Dados de Acidentes de Trânsito no Distrito Federal

A PRF fica responsável por realizar todos os boletins de acidentes de trânsito ocorridos nas rodovias federais do Brasil. Assim, tem-se em seu sítio um banco de dados com todas as ocorrências desde o ano de 2007, sendo agrupados por ocorrência e por pessoa.

Neste sentido, conforme exposto no item 2.2.2, não existem dados consolidados entre a PRF e o Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde - DATASUS, não sendo registrado no banco de dados da PRF qualquer vítima que venha a óbito no hospital dentro de 30 dias ou até mesmo a caminho do mesmo.

Com base nisso, o presente estudo fez uso dos dados pertencentes ao grupo por ocorrência, fornecidos para os anos de 2013 a 2015. Além disso, na classificação dos acidentes pela PRF, existe a categoria “ignorados”, sendo esta não inclusa no presente estudo. Dessa forma, todos os dados extraídos da base de dados da PRF estão representados no Anexo A.

4 RESULTADOS

Os trechos estudados foram divididos em extensões de 1 (um) quilômetro entre eles, sendo correlacionados ao código SNV, as características homogêneas, os acidentes e ao volume médio diário anual dos trechos específicos.

Deste modo, no ano base de 2014 foram identificados 29 trechos críticos, sendo 15 na BR-020/DF, 7 na BR-070/DF e 7 na BR-251/DF, correspondendo a uma malha total de 123,30km. Portanto, devido à grande quantidade de linhas geradas, as tabelas detalhadas com todos os trechos analisados nos anos 2013, 2014 e 2015 encontram-se nos Apêndices A, B e C.

Em relação aos acidentes, todas as informações inseridas nas análises realizadas a seguir, foram retiradas da base de dados da PRF exposta no Anexo A. Assim, logo abaixo serão detalhados os resultados de cada rodovia por tópicos.

4.1 ANÁLISE DOS RESULTADOS NA BR-020/DF

Na BR-020/DF foram analisados 59 trechos, destes, 15 foram considerados como críticos em 2014, o que representa aproximadamente 25,42% da sua extensão total, e concentram cerca de 52,23% dos acidentes ocorridos em 2014. Os trechos críticos identificados para cada ano de estudo podem ser observados pelas Tabelas 13, 14 e 15. Para melhor visualização de todas as variáveis utilizadas para o estudo, a tabela completa encontra-se no Apêndice A.

Tabela 13 - Trechos críticos da BR-020/DF no ano de 2013

2013										
Segmento		Acidentes	VMDa	Classe	UPS	TS	λ	mj	IC _i (90%) k=1,28	Categorização 90% - 95% - 99,5%
km inicial	km final									
15,00	16,00	23	26.853	DRO	95	9,692547	5,616334	9,801345	6,534253	Altamente significativo
17,00	18,00	33	26.853	DRO	105	10,712815		9,801345	6,534253	Altamente significativo
45,00	46,00	23	9.158	DRO	67	20,043857		3,342670	7,125918	Altamente significativo
13,00	14,00	16	26.853	DRP	76	7,754038	4,479455	9,801345	5,293768	Altamente significativo
24,00	25,00	10	9.374	DRP	42	12,275282		3,421510	5,797903	Altamente significativo
44,00	45,00	7	9.158	DRP	27	8,077375		3,342670	5,811627	Altamente significativo
49,00	50,00	8	9.158	DRP	32	9,573186		3,342670	5,811627	Altamente significativo
1,00	2,00	23	21.446	DUO	91	11,625248	8,721340	7,827790	10,008547	Altamente significativo
2,00	3,00	22	21.446	DUO	86	10,986498		7,827790	10,008547	Levemente significativo
3,00	4,00	28	21.446	DUO	108	13,796998		7,827790	10,008547	Altamente significativo
20,00	21,00	15	9.374	DUO	47	13,736625		3,421510	10,618790	Altamente significativo
8,00	9,00	32	26.853	DUP	104	10,610789	7,439872	9,801345	8,504051	Altamente significativo

Fonte: Autor

Tabela 14 - Trechos críticos da BR-020/DF no ano de 2014

2014										
Segmento		Acidentes	VMDa	Classe	UPS	TS	λ	mj	ICj (90%) k=1,28	Categorização 90% - 95% - 99,5%
km inicial	km final									
15,00	16,00	17	27.547	DRO	69	6,862493	4,544337	10,054655	5,355130	Altamente significativo
17,00	18,00	31	27.547	DRO	95	9,448360		10,054655	5,355130	Altamente significativo
18,00	19,00	14	27.547	DRO	58	5,768472		10,054655	5,355130	Levemente significativo
46,00	47,00	11	9.395	DRO	35	10,206537		3,429175	5,872030	Altamente significativo
55,00	56,00	6	9.395	DRO	30	8,748460		3,429175	5,872030	Altamente significativo
12,00	13,00	16	27.547	DRP	52	5,171734	3,683942	10,054655	4,409002	Levemente significativo
13,00	14,00	12	27.547	DRP	56	5,569560		10,054655	4,409002	Altamente significativo
35,00	36,00	5	9.395	DRP	17	4,957461		3,429175	4,864831	Levemente significativo
56,00	57,00	9	9.395	DRP	33	9,623306		3,429175	4,864831	Altamente significativo
2,00	3,00	26	20.000	DUO	94	12,876712	9,521927	7,300000	10,915311	Altamente significativo
6,00	7,00	28	27.547	DUO	108	10,741293		10,054655	10,717828	Levemente significativo
7,00	8,00	32	27.547	DUO	136	13,526073		10,054655	10,717828	Altamente significativo
9,00	10,00	32	27.547	DUO	116	11,536945		10,054655	10,717828	Levemente significativo
8,00	9,00	20	27.547	DUP	76	7,558688	6,466990	10,054655	7,443806	Levemente significativo
10,00	11,00	21	27.547	DUP	81	8,055970		10,054655	7,443806	Levemente significativo

Fonte: Autor

Tabela 15 - Trechos críticos da BR-020/DF no ano de 2015

2015										
Segmento		Acidentes	VMDa	Classe	UPS	TS	λ	mj	ICj (90%) k=1,28	Categorização 90% - 95% - 99,5%
km inicial	km final									
15,00	16,00	20	27.974	DRO	72	7,051558	4,590868	10,210510	5,400188	Altamente significativo
16,00	17,00	23	27.974	DRO	87	8,520632		10,210510	5,400188	Altamente significativo
17,00	18,00	28	27.974	DRO	100	9,793830		10,210510	5,400188	Altamente significativo
46,00	47,00	5	9.540	DRO	25	7,179576		3,482100	5,917004	Levemente significativo
12,00	13,00	11	27.974	DRP	51	4,994853	3,659840	10,210510	4,377203	Levemente significativo
13,00	14,00	11	27.974	DRP	55	5,386607		10,210510	4,377203	Altamente significativo
14,00	15,00	17	27.974	DRP	57	5,582403		10,210510	4,377203	Altamente significativo
29,00	30,00	7	9.765	DRP	35	9,819807		3,564225	4,816612	Altamente significativo
56,00	57,00	9	9.540	DRP	41	11,774504		3,482100	4,828510	Altamente significativo
3,00	4,00	17	22.341	DUO	81	9,933208	7,354571	8,154465	8,508855	Altamente significativo
5,00	6,00	20	27.974	DUO	88	8,618570		10,210510	8,391940	Levemente significativo
20,00	21,00	11	9.765	DUO	59	16,553388		3,564225	9,052968	Altamente significativo
21,00	22,00	15	9.765	DUO	59	16,553388		3,564225	9,052968	Altamente significativo
8,00	9,00	22	27.974	DUP	86	8,422694	5,517455	10,210510	6,409413	Altamente significativo

Fonte: Autor

A respeito da categorização dos trechos, estes foram avaliados em altamente significativo, significativo ou levemente significativo. Assim, para observar uma possível redução ou aumento na criticidade destes trechos no decorrer dos anos, se fez necessário compilar os dados dos três anos. Isto posto, obteve-se a Tabela 16.

Tabela 16 - Categorização dos trechos críticos da BR-020/DF ao longo dos três anos

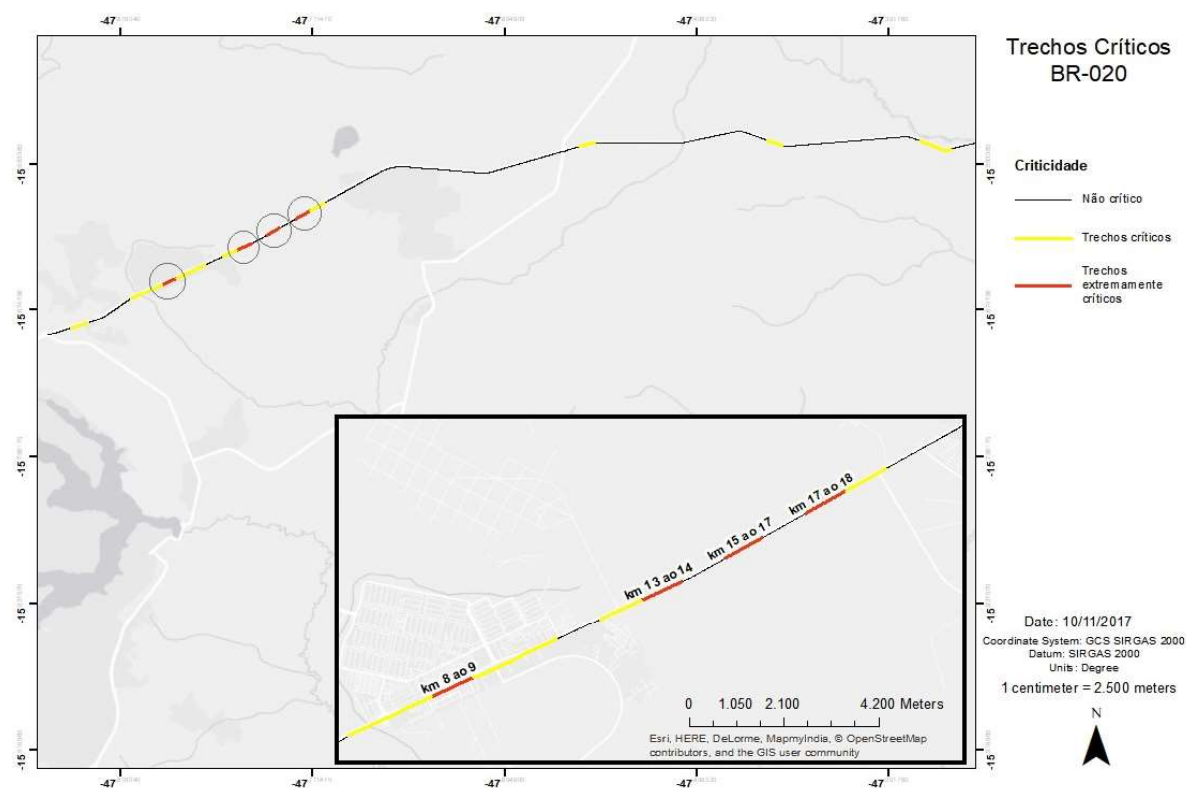
Rodovia	Categoria	2013	2014	2015
BR-020	Altamente significativo	11	8	11
BR-020	Significativo	0	0	0
BR-020	Levemente significativo	1	7	3

Fonte: Autor

Portanto, ao analisar a tabela acima, verifica-se que os segmentos considerados “altamente significativo” se mantiveram no decorrer dos dois anos. Já os segmentos classificados como “levemente significativo” aumentaram consideravelmente no ano de 2014, porém, no ano de 2015, estes trechos foram reduzidos.

Destes trechos, quatro se mantiveram como críticos ao longo dos três anos abordados no presente estudo, tornando-os extremamente críticos conforme a metodologia propõe, sendo apresentados na Figura 8.

Figura 8 - Mapa georreferenciado com os trechos críticos da BR-020/DF



Fonte: Autor

Por fim, com o intuito de ilustrar os trechos considerados extremamente

críticos conforme Figura 8, foram levantadas fotografias in loco tornando possível identificar alguns fatores que contribuem para elevar o índice de acidentes nestes locais. A seguir, são apresentadas a Figura 9 (imagem de satélite da área) e as Figuras 10 a 12 (fotografias para ilustrar a área em questão).

- Trecho km 8 ao km 9

Figura 9 - Vista aérea da BR-020/DF - km 8 ao km 9



Fonte: Google Maps

Figura 10 - Acesso ao comércio - BR-020 - km 8 ao km 9 in loco



Fonte: Autor

Figura 11 - Ponto de ônibus - BR-020 - km 8 ao km 9 in loco



Fonte: Autor

Figura 12 - Convergência múltipla - BR-020 - km 8 ao km 9 in loco



Fonte: Autor

Este trecho se trata de uma travessia urbana, com acessos ao comércio e às residências, possui pista dupla, perfil plano e velocidade regulamentar de 60km/h. Além disso, possui VMD elevado que pode ocasionar congestionamento em horários de pico, principalmente no trecho que está localizado um retorno em que ocorre uma convergência múltipla (três vias disputando o mesmo espaço) e logo após há um ponto de ônibus, o que tende a atrair muitos pedestres, aumentando, portanto, a

possibilidade de haver acidentes (atropelamentos). Em relação ao tipo de acidente, estes são apresentados pela Tabela 17.

Tabela 17 - Tipos de acidentes registrados no km 8 ao km 9

Tipo de acidente	2013	2014	2015	Total
Atropelamento	1	4	3	8
Capotamento	1	1	0	1
Colisão com objeto fixo	3	0	2	5
Colisão lateral	3	3	3	9
Colisão transversal	4	2	3	9
Colisão traseira	19	5	8	32
Danos eventuais	0	1	0	1
Queda moto/bicicleta/veículo	0	2	1	3
Saída de pista	0	4	2	6
Tombamento	1	0	0	1
Total	32	22	22	76

Fonte: Autor

Através da Tabela 17, percebe-se que neste trecho foram registrados, 76 acidentes entre os anos de 2013 e 2015. Assim, ao analisar o quilômetro específico dos acidentes, foi perfeitamente perceptível que a maioria dos acidentes se concentraram no quilômetro nove, em especial os atropelamentos, o qual todos eles ocorreram neste quilômetro que se situa na convergência múltipla seguida de um ponto de ônibus, conforme observado no parágrafo anterior. Os três principais acidentes foram colisão traseira, colisão transversal e colisão lateral. Desta feita, ao relacionar estes três principais tipos de acidentes com a causa, obtém-se então, a Tabela 18 apresentada a seguir.

Tabela 18 - Relação entre tipo e causa dos acidentes no km 8 ao km 9

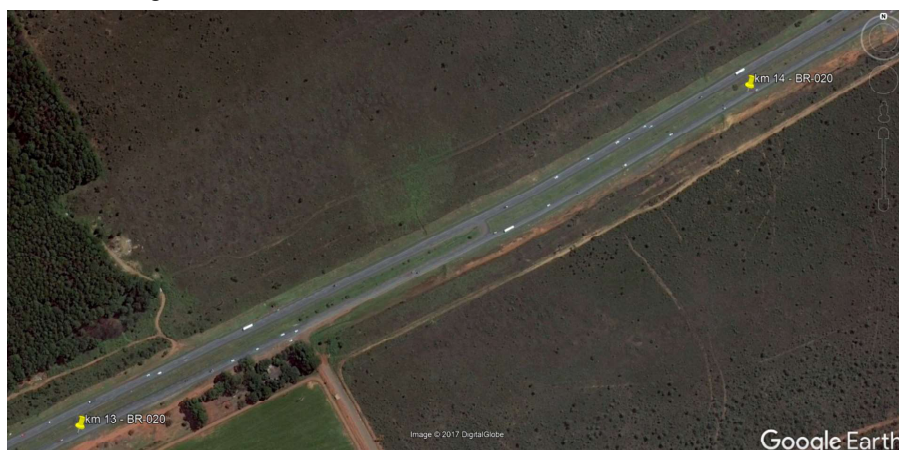
BR-020 trecho: km 8,00 ao km 9,00	Colisão lateral	Colisão transversal	Colisão traseira	Total Geral
Defeito mecânico em veículo	0	0	1	1
Desobediência à sinalização	0	2	0	2
Falta de atenção	6	3	9	18
Ingestão de álcool	0	2	4	6
Não guardar distância de segurança	0	0	13	13
Outras	2	2	4	8
Velocidade incompatível	1	0	1	2
TOTAL	9	9	32	50

Fonte: Autor

A partir da tabela 18, é notório que a falta de atenção seguido pelo usuário não guardar distância de segurança do carro a frente e a ingestão de álcool contribuíram em peso para a ocorrência destes acidentes, principalmente pela colisão traseira.

- Trecho km 13 ao km 14

Figura 13 - Vista aérea da BR-020/DF - km 13 ao km 14



Fonte: Google Earth

Figura 14 - Retorno BR-020/DF - km 13 ao km 14 in loco



Fonte: Autor

Figura 15 - Ponto de ônibus BR-020/DF - km 13 ao km 14 in loco



Fonte: Autor

Conforme pode ser visto nas Figuras 13, 14 e 15, o trecho entre o km 13 ao km 14 há a presença de um retorno seguido de um ponto de ônibus e acesso à direita, sendo considerado de pista dupla, solo rural e perfil plano. Além disso, possui velocidade regulamentar de 80km/h. No período de análise, foram registrados um total de 39 acidentes conforme Tabela 19.

Tabela 19 - Tipos de acidentes registrados no km 13 ao km 14

Tipo de acidente	2013	2014	2015	Total
Atropelamento	3	1	0	4
Capotamento	0	2	1	3
Colisão com objeto fixo	1	0	0	1
Colisão lateral	2	3	3	8
Colisão transversal	0	1	0	1
Colisão traseira	8	2	4	14
Queda moto/bicicleta/veículo	0	0	1	1
Saída de pista	2	3	2	7
Total	16	12	11	39

Fonte: Autor

Destes 39 acidentes, três resultaram em vítimas fatais de acordo com a base de dados da PRF inserida no Anexo A deste trabalho, sendo dois por atropelamento de pessoa e um por colisão traseira.

Em relação a incidência dos acidentes, a colisão traseira, colisão lateral e saída de pista foram as que mais se repetiram ao longo deste trecho. Assim, ao relacionarmos as causas destes acidentes registradas pela PRF, temos a Tabela 20.

Tabela 20 - Relação entre tipo e causa dos acidentes no km 13 ao 14

BR-020 trecho: km 13 ao km 14,00	Colisão traseira	Colisão lateral	Saída de pista	Total Geral
Dormindo	0	0	1	1
Defeito mecânico em veículo	1	0	1	2
Defeito na via	2	0	0	2
Falta de atenção	12	6	1	19
Ingestão de álcool	1	0	1	2
Não guardar distância de segurança	2	0	0	2
Outras	6	0	3	9
Ultrapassagem indevida	1	1	0	2
Velocidade incompatível	2	0	1	3
TOTAL	27	7	8	42

Fonte: Adaptado da base de dados da PRF

Neste trecho, as principais causas se deram pela falta de atenção do usuário e pela categoria “outros”, que de acordo com a NBR 12898/1993, representa qualquer acidente que não se encaixe nas outras categorias. A norma exemplifica possíveis situações, como: incêndio, explosão, soterramento, submersão, etc.).

- Trecho km 15 ao km 16

Figura 16 - Vista aérea da BR-020/DF - km 15 ao km 16



Fonte: Google Earth

Figura 17 - BR-020 - km 15 ao km 16 in loco



Fonte: Autor

Este trecho trata-se de uma pista dupla, solo rural e perfil ondulado. Possui velocidade regulamentar de 80km/h. Na Figura 17 é possível observar a implantação de uma placa indicando a periculosidade do trecho. Assim, um dos possíveis fatores que podem estar contribuindo para estes acidentes é a presença de um retorno

seguido de ponto de ônibus, para atender a comunidade próxima.

Deste modo, no que trata o tipo de acidente ocorrido neste trecho, temos a Tabela 21.

Tabela 21 - Tipos de acidentes registrados no trecho km 15 ao km 16

Tipo de acidente	2013	2014	2015	Total
Atropelamento	1	3	1	5
Capotamento	3	1	1	5
Colisão com objeto fixo	0	1	1	2
Colisão lateral	1	1	2	4
Colisão transversal	0	0	1	1
Colisão traseira	17	8	8	33
Saída de pista	1	3	6	10
Total	23	17	20	60

Fonte: Autor

Portanto, neste trecho ocorreram 60 acidentes ao todo, destes, quatro resultaram em vítima fatal, sendo três ocasionados por atropelamento de pessoa e um por capotamento do veículo. E, ao analisar o quilometro específico dos atropelamentos, percebe-se que todos ocorreram bem próximo ao ponto de ônibus, se assemelhando ao trecho anterior no que tange a incidência do confronto entre pedestres e veículos em área urbana, ocasionando em atropelamento.

A respeito dos acidentes que ocorreram com maior frequência, observa-se maior incidência em acidentes do tipo colisão traseira, saída de pista, atropelamento e capotamento. Assim, ao relacionarmos estes tipos de acidentes com as suas respectivas causas registradas pela PRF, temos a seguinte Tabela 22.

Tabela 22 - Relação entre tipo e causa dos acidentes no km 15 ao km 16

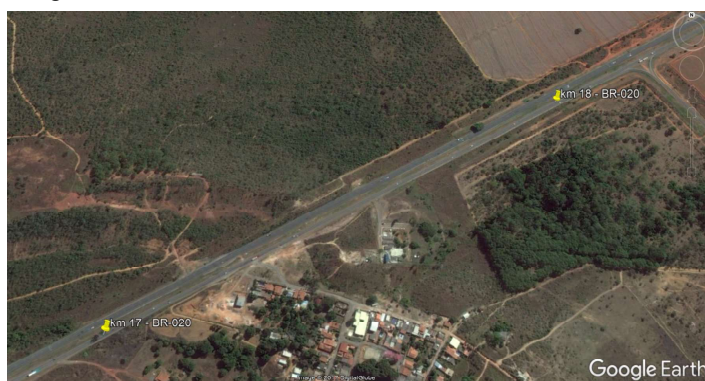
BR-020 trecho: km 15,00 ao km 16,00	Colisão traseira	Saída de pista	Atropelamento	Capotamento	Total Geral
Dormindo	1	0	0	0	1
Defeito mecânico em veículo	1	0	0	0	1
Desobediência à sinalização	0	0	1	0	1
Falta de atenção	15	3	4	0	22
Ingestão de álcool	4	1	0	1	6
Não guardar distância de segurança	7	0	0	0	7
Outras	4	3	0	3	10
Velocidade incompatível	1	3	0	1	5
TOTAL	33	10	5	5	53

Fonte: Autor

Em vista das causas levantadas acima, é notório que a falta de atenção seguida por “outras” e posteriormente pelo usuário não guardar distância de segurança, contribuíram bastante para alcançar esta quantidade de acidentes.

- Trecho km 17,00 ao 18,00

Figura 18 - Vista aérea da BR-020/DF - km 17 ao km 18



Fonte: Google Earth

Figura 19 - Ponto de ônibus - BR-020 - km 17 ao km 18 in loco



Fonte: Autor

Figura 20 - Acesso ao condomínio - BR-020/DF - km 17 ao km 18 in loco



Fonte: Autor

Consoante as Figuras 18, 19 e 20 apresentadas, é possível identificar a presença de um ponto de ônibus seguido de um acesso para uma área condominial. Além destas características, este trecho possui perfil ondulado, solo rural e pista dupla com velocidade regulamentar de 80km/h.

Deste modo, entre os anos de 2013 e 2015 ocorreram nove tipos de acidentes, totalizando 95 acidentes que são apresentados pela Tabela 23.

Tabela 23 - Tipos de acidentes registrados no trecho km 17 ao km 18

Tipo de acidente	2013	2014	2015	Total
Atropelamento	2	0	3	5
Capotamento	7	1	3	11
Colisão com objeto fixo	0	1	1	2
Colisão frontal	1	0	0	1
Colisão lateral	5	6	2	13
Colisão transversal	0	3	0	3
Colisão traseira	14	16	17	47
Queda moto/bicicleta/veículo	0	1	0	1
Saída de pista	5	4	3	12
Total	34	32	29	95

Fonte: Autor

Ao longo dos três anos, dois acidentes resultaram em vítima fatal, sendo ocasionados pelo acidente de tipo “colisão lateral” e “saída de pista”

Em relação ao quantitativo dos acidentes, dentre os principais tipos de acidentes, a colisão traseira está em primeiro lugar seguida pela colisão lateral, saída de pista e capotamento.

Assim, ao relacionar estes quatro tipos de acidente com as causas, obtém-se a Tabela 24.

Tabela 24 - Relação entre tipo e causa dos acidentes no km 17 ao 18

BR-020 trecho: km 17,00 ao km 18,00	Colisão traseira	Colisão lateral	Saída de pista	Capotamento	Total Geral
Dormindo	1	0	0	0	1
Defeito mecânico em veículo	1	0	0	0	1
Defeito na via	2	0	0	0	2
Desobediência à sinalização	0	0	0	0	0
Falta de atenção	27	7	0	3	37
Ingestão de álcool	1	1	1	0	3
Não guardar distância de segurança	7	0	0	0	7
Outras	5	3	8	7	23
Velocidade incompatível	3	2	3	1	9
Total	47	13	12	11	83

Fonte: Autor

Portanto, as principais causas da ocorrência destes acidentes se devem pela

falta de atenção do usuário e por “outros”. Assim, devido ao exposto, se faz necessário um estudo mais detalhado destas causas levantadas pela PRF.

Por fim, no aspecto geral dos acidentes ocorridos na rodovia BR-020/DF, se faz bastante perceptível que os trechos que apresentaram os maiores índices de acidentes se manifestaram próximos a pontos de ônibus, outro aspecto bastante notório são os acidentes do tipo colisão traseira que foram a maioria junto com a falta de atenção como causa dos acidentes.

4.2 ANÁLISE DOS RESULTADOS NA BR-070/DF

A BR-070/DF teve os seus 19,8km analisados que resultaram no ano de 2014 em sete pontos críticos que correspondem a 35,35% da sua malha total, e, os acidentes ocorridos neste mesmo período correspondem a 52,52%.

Assim, os trechos classificados como críticos para cada ano são apresentados pela tabelas 25, 26 e 27. Para melhor visualização de todas as variáveis utilizadas para o estudo, a tabela completa encontra-se no Apêndice B.

Tabela 25 - Trechos críticos da BR-070/DF no ano de 2013

2013										
Segmento		Acidentes	VMDa	Classe	UPS	TS	λ	mj	ICj (90%) k=1,28	Categorização 90% - 95% - 99,5%
km inicial	km final									
2,00	3,00	21	45.579	DUP	77	4,628423	3,754404	16,636335	4,332417	Levemente significativo
3,00	4,00	19	45.579	DUP	83	4,989080		16,636335	4,332417	Altamente significativo
8,00	9,00	26	45.579	DUP	98	5,890721		16,636335	4,332417	Altamente significativo
9,00	10,00	21	31.694	DUP	77	6,656115		11,568310	4,440381	Altamente significativo
11,00	12,00	18	31.694	DRP	62	5,359469	3,443315	11,568310	4,098428	Altamente significativo
12,00	13,00	13	31.694	DRP	49	4,235709		11,568310	4,098428	Levemente significativo
18,00	19,00	24	31.625	DRO	84	7,277059	3,001048	11,543125	3,610389	Altamente significativo

Fonte: Autor

Tabela 26 - Trechos críticos da BR-070/DF no ano de 2014

2014										
Segmento		Acidentes	VMDa	Classe	UPS	TS	λ	mj	ICj (90%) k=1,28	Categorização 90% - 95% - 99,5%
km inicial	km final									
4,00	5,00	14	46.756	DUP	54	3,164197	2,616632	17,065940	3,088539	Levemente significativo
8,00	9,00	27	46.756	DUP	107	6,269798		17,065940	3,088539	Altamente significativo
9,00	10,00	18	32.512	DUP	58	4,887553		11,866880	3,175551	Altamente significativo
11,00	12,00	14	32.512	DRP	54	4,550480	3,651620	11,866880	4,319528	Levemente significativo
12,00	13,00	16	32.512	DRP	60	5,056089		11,866880	4,319528	Altamente significativo
16,00	17,00	18	32.512	DRP	74	6,235843		11,866880	4,319528	Altamente significativo
18,00	19,00	18	32.442	DRO	58	4,898098	3,094274	11,841330	3,706367	Altamente significativo

Fonte: Autor

Tabela 27 - Trechos críticos da BR-070/DF no ano de 2015

2015										
Segmento		Acidentes	VMDa	Classe	UPS	TS	λ	mj	ICj (90%) k=1,28	Categorização 90% - 95% - 99,5%
km inicial	km final									
8,00	9,00	20	47.481	DUP	80	4,616122	2,398977	17,330565	2,846356	Altamente significativo
9,00	10,00	19	33.016	DUP	71	5,891705		12,050840	2,928589	Altamente significativo
12,00	13,00	9	33.016	DRP	45	3,734180	2,378811	12,050840	2,906017	Altamente significativo
15,00	16,00	11	33.016	DRP	39	3,236289		12,050840	2,906017	Levemente significativo
17,00	18,00	10	33.016	DRO	54	4,481015	2,576128	12,050840	3,126451	Altamente significativo

Fonte: Autor

Em relação a sua criticidade, no período do estudo, os trechos classificados como altamente significativo e levemente significativo se mantiveram do ano 2013 para o ano 2014, ocorrendo uma leve redução no ano de 2015. Isto pode ser visto pela Tabela 28.

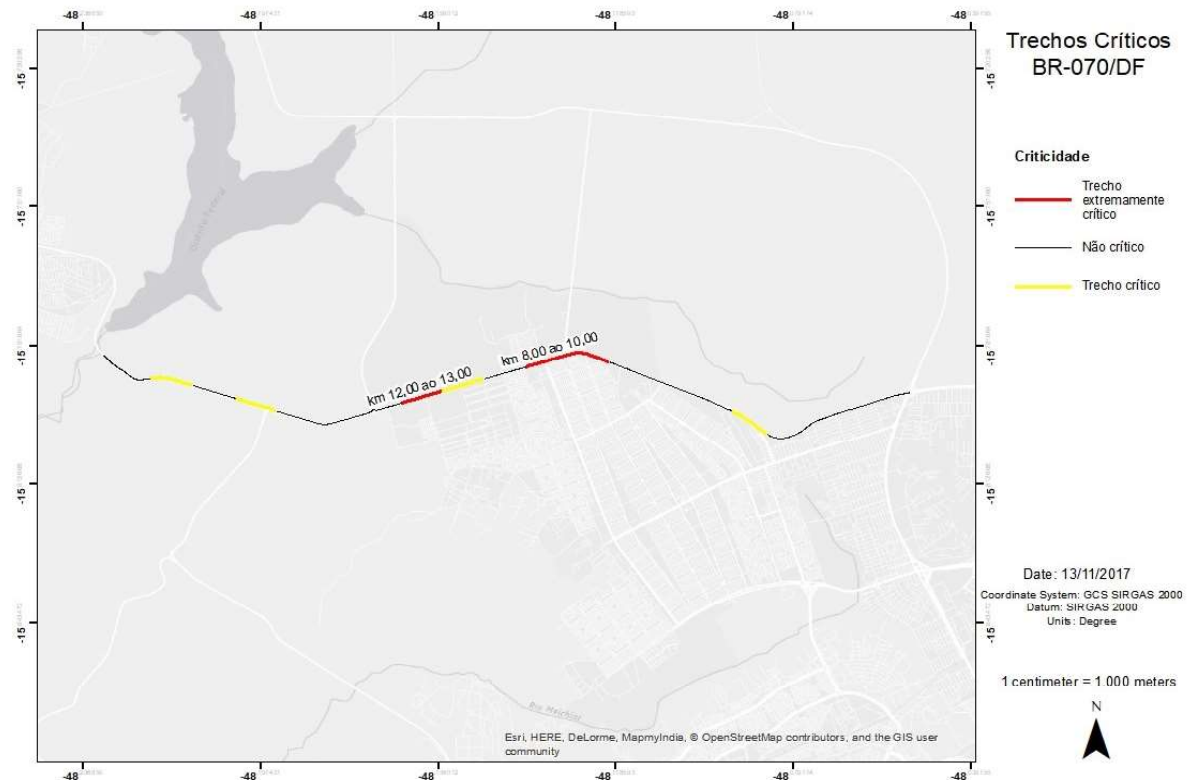
Tabela 28 - Caracterização dos trechos críticos da BR-070/DF ao longo dos três anos

Rodovia	Categoria	2013	2014	2015	Total
BR-070	Altamente significativo	5	5	4	14
BR-070	Significativo	0	0	0	0
BR-070	Levemente significativo	2	2	1	5

Fonte: Autor

Portanto, de acordo com a análise dos três anos consecutivos que a metodologia propõe, três pontos se mantiveram como críticos ao longo deste período conforme a Figura 21 a seguir apresenta, tornando-os extremamente críticos.

Figura 21 - Mapa georreferenciado com os trechos críticos da BR-070/DF



Fonte: Autor

Deste modo, estes pontos extremamente críticos serão abordados detalhadamente a seguir. Em razão disto, para melhor compreensão/visualização das possíveis causas, fotografias in loco foram registradas.

- Trecho km 8,00 ao km 9,00

Figura 22 - Vista aérea da BR-070 - km 8 ao km 9



Fonte: Google Earth

Figura 23 - Acesso - BR-070/DF - km 8 ao km 9



Fonte: Autor

Figura 24 - Ponto de ônibus - BR-070/DF - km 8 ao km 9



Fonte: Autor

A partir das Figuras 22, 23 e 24 apresentadas, percebe-se a presença de alguns acessos. É notório também um pequeno raio de giro gerando uma curva. Este trecho se trata de um solo urbano, possui perfil plano e pista dupla com velocidade regulamentar de 60km/h.

Em relação ao tipo de acidente ocorrido neste trecho, temos a Tabela 29 com os dados para os anos de 2013 a 2015.

Tabela 29 - Tipos de acidentes registrados no km 8 ao km 9

Tipo de acidente	2013	2014	2015	Total
Atropelamento de pessoa	1	4	0	5
Capotamento	0	0	0	0
Colisão com objeto fixo	0	0	0	0
Colisão frontal	0	0	0	0
Colisão lateral	4	7	5	16
Colisão transversal	6	6	4	16
Colisão traseira	12	8	9	29
Queda moto/bicicleta/veículo	0	1	2	3
Saída de pista	3	1	0	4
Total	26	27	20	73

Fonte: Autor

A partir da tabela acima, é notório uma maior incidência dos acidentes do tipo colisão traseira, transversal e lateral representando 83,56% do total de acidentes.

Em relação a classificação do acidente, de acordo com o banco de dados da PRF, quatro acidentes ocasionaram em vítima fatal, destes, dois por atropelamento, os outros dois se deram por colisão traseira e colisão transversal. Assim, por ser uma travessia urbana, se torna mais propenso a travessia de pedestres entre os carros. Conforme citado nos parágrafos anteriores, a tabela abaixo apresenta as causas dos principais tipos de acidentes citados.

Tabela 30 - Relação entre tipo e causa dos acidentes no trecho km 8 ao km 9

BR-070 trecho: km 8,00 ao km 9,00	Colisão traseira	Colisão transversal	Colisão lateral	Total Geral
Animais na pista	0	1	0	1
Defeito mecânico em veículo	0	0	1	1
Defeito na via	0	0	0	0
Desobediência à sinalização	0	1	2	3
Falta de atenção	22	9	12	43
Ingestão de álcool	3	3	0	6
Não guardar distância de segurança	0	0	1	1
Outras	3	2	0	5
Velocidade incompatível	1	0	0	1
Total	29	16	16	61

Fonte: Adaptado da base de dados da PRF

Deste modo, a falta de atenção do usuário e o ato de dirigir após o consumo

de bebida alcoólica se mostram como as principais causas da ocorrência destes acidentes.

- Trecho km 9,00 ao km 10,00

Figura 25 - Vista aérea da BR-070/DF km 9 ao km 10



Fonte: Google Earth

Figura 26 - Ponto de ônibus - BR-070/DF km 9 ao km 10



Fonte: Autor

Figura 27 - Acesso - BR-070/DF - km 9 ao km 10



Fonte: Autor

De acordo com as Figuras 25, 26 e 27, é possível observar uma similaridade com o trecho anterior, possui retornos seguidos de acessos e pontos de ônibus. Além disto, é considerada uma rodovia de solo urbano, perfil plano e pista dupla com velocidade regulamentar de 60km/h.

Assim, neste trecho foram registrados 59 acidentes no total, sendo classificados de acordo com o seu tipo conforme a Tabela 31 apresenta.

Tabela 31 - Tipos de acidentes registrados no trecho km 9 ao km 10

Tipo de acidente	2013	2014	2015	Total
Atropelamento de animal	1	0	0	1
Atropelamento de pessoa	3	0	1	4
Capotamento	0	3	0	3
Colisão com bicicleta	1	0	0	1
Colisão com objeto fixo	1	3	0	4
Colisão frontal	1	0	1	2
Colisão lateral	5	5	4	14
Colisão transversal	2	2	2	6
Colisão traseira	5	5	7	17
Danos eventuais	0	0	1	1
Queda moto/bicicleta/veículo	0	0	1	1
Saída de pista	1	1	1	2
Tombamento	1	0	1	2
Total	21	19	19	59

Fonte: Autor

A partir da tabela acima, torna-se evidente que os três principais tipos de acidente ocorridos são: colisão traseira, colisão lateral e colisão transversal. Desse modo, correspondem a 62,71% dos acidentes registrados neste trecho.

No que tange a severidade, apenas um acidente ocasionou em vítima fatal resultado de uma colisão com bicicleta.

A seguir é apresentado Tabela 32 com a relação dos três principais tipos de acidente com as suas respectivas causas.

Tabela 32 - Relação entre o tipo e a causa dos acidentes no trecho km 9 ao km 10

BR-070 trecho: km 9,00 ao km 10,00	Colisão traseira	Colisão lateral	Atropelamento de pessoa	Total Geral
Dormindo	0	0	0	0
Defeito mecânico em veículo	0	0	0	0
Defeito na via	0	0	0	0
Desobediência à sinalização	6	3	1	10
Falta de atenção	6	7	2	15
Ingestão de álcool	1	1	1	3
Não guardar distância de segurança	0	0	0	0
Outras	4	3	0	7
Velocidade incompatível	0	0	0	0
Total	17	14	4	35

Fonte: Autor

Ao observar a tabela acima, observa-se que a falta de atenção e o desrespeito à sinalização se mostram mais evidentes que as outras causas. Com isso, se faz necessário um estudo mais aprofundado para soluções destas causas visto que está ligado diretamente a atitude do usuário.

- Trecho km 12,00 ao km 13,00

Figura 28 - Vista aérea da BR-070/DF - km 12 ao km 13



Fonte: Google Earth

Figura 29 - Acesso e ponto de ônibus - BR-070/DF - km 12 ao km 13



Fonte: Autor

Conforme observa-se nas Figuras 28 e 29 acima, este trecho possui um acesso seguido de um ponto de ônibus, é considerado solo rural com perfil plano e possui pista dupla com velocidade regulamentar de 80km/h.

A respeito dos acidentes, no período abordado neste estudo foram registrados 39 acidentes. Desse modo, os três tipos principais foram colisão traseira seguido de saída de pista e atropelamento conforme apresenta a Tabela 33 abaixo.

Tabela 33 - Tipos de acidentes registrados na BR-070 - km 12 ao km 13

Tipo de acidente	2013	2014	2015	Total
Atropelamento de animal	0	0	0	0
Atropelamento de pessoa	1	2	3	6
Capotamento	1	1	0	2
Colisão com bicicleta	0	0	0	0
Colisão com objeto fixo	0	0	0	0
Colisão frontal	0	0	0	0
Colisão lateral	2	2	1	5
Colisão transversal	3	2	0	5
Colisão traseira	4	6	3	13
Danos eventuais	0	0	0	0
Queda moto/bicicleta/veículo	2	0	0	1
Saída de pista	1	3	2	6
Tombamento	0	0	0	0
Total	14	16	9	39

Fonte: Autor

Destes 39 acidentes, quatro resultaram em vítima fatal sendo três por atropelamento e um por colisão traseira. A seguir é apresentado a Tabela 34 com as causas dos três principais tipos de acidente citados anteriormente.

Tabela 34 - Relação entre tipo e causa dos acidentes na BR-070/DF - km 12 ao 13

BR-070 trecho: km 12,00 ao km 13,00	Colisão traseira	Saída de pista	Atropelamento de pessoa	Total Geral
Dormindo	0	0	0	0
Defeito mecânico em veículo	0	0	0	0
Defeito na via	0	0	0	0
Desobediência à sinalização	2	0	0	2
Falta de atenção	5	1	1	7
Ingestão de álcool	1	0	2	3
Não guardar distância de segurança	0	0	0	0
Outras	4	4	4	12
Velocidade incompatível	1	0	0	1
Total	13	5	7	25

Fonte: Autor

Neste sentido, as principais causas para os acidentes registrados foram “outras”, falta de atenção e ingestão de álcool. Conforme citado na análise de outros trechos e de acordo com a NBR 12893, a categoria “outras” abrange qualquer outra causa que não se enquadre nas demais categorias, o que o torna vago, e, com isso, deve-se realizar estudos mais aprofundados para ser possível sugerir medidas mitigadoras.

Por fim, numa abordagem geral da rodovia BR-070/DF, percebe-se que os acidentes ocorridos são bastante semelhantes com os acidentes da BR-020/DF, visto que a maioria ocorreu por falta de atenção ocasionando em colisões traseiras.

4.3 ANÁLISE DOS RESULTADOS NA BR-251/DF

Ao analisar os 45,6km de extensão da BR-251/DF, identificaram-se sete pontos críticos no ano de 2014, que representam 58,82% do total de acidentes. Em relação ao trecho crítico/malha total, a BR-251/DF apresentou menor índice entre as três rodovias estudadas obtendo uma relação de 15,35%.

Nas Tabelas 35, 36 e 37 são apresentados estes trechos identificados como críticos para os anos de 2013, 2014 e 2015. A tabela detalhada encontra-se no

Apêndice C.

Tabela 35 - Trechos críticos da BR-251/DF no ano de 2013

2013										
Segmento		Acidentes	VMDa	Classe	UPS	TS	λ	mj	ICj (90%) k=1,28	Categorização 90% - 95% - 99,5%
km inicial	km final									
19,00	20,00	1	9.736	SRM	5	1,407008	0,864570	3,553640	1,355224	Levemente significativo
22,00	23,00	2	9.736	SRM	6	1,688410		3,553640	1,355224	Levemente significativo
38,00	39,00	2	4.352	SRM	10	6,295326		1,588480	1,494124	Altamente significativo
39,00	40,00	1	4.352	SRM	5	3,147663		1,588480	1,494124	Altamente significativo
18,00	19,00	1	9.736	SRO	5	1,407008	0,579557	3,553640	0,955774	Levemente significativo
23,00	24,00	1	9.736	SRO	5	1,407008		3,553640	0,955774	Levemente significativo
10,00	11,00	2	8.263	SRP	6	1,989393	1,074787	3,015995	1,673115	Levemente significativo
30,00	31,00	1	4.352	SRP	5	3,147663		1,588480	1,812905	Altamente significativo
31,00	32,00	1	4.352	SRP	5	3,147663		1,588480	1,812905	Altamente significativo
32,00	33,00	3	4.352	SRP	19	11,961120		1,588480	1,812905	Altamente significativo
33,00	34,00	3	4.352	SRP	15	9,442990		1,588480	1,812905	Altamente significativo
42,00	43,00	1	4.352	SRP	5	3,147663		1,588480	1,812905	Altamente significativo

Fonte: Autor

Tabela 36 - Trechos críticos da BR-251/DF no ano de 2014

2014										
Segmento		Acidentes	VMDa	Classe	UPS	TS	λ	mj	ICj (90%) k=1,28	Categorização 90% - 95% - 99,5%
km inicial	km final									
37,00	38,00	3	4.465	SRM	23	14,112810	1,498210	1,629725	2,418677	Altamente significativo
39,00	40,00	2	4.465	SRM	10	6,136005		1,629725	2,418677	Altamente significativo
35,00	36,00	3	4.465	SRO	23	14,112810	3,132759	1,629725	4,600623	Altamente significativo
36,00	37,00	4	4.465	SRO	28	17,180813		1,629725	4,600623	Altamente significativo
4,00	5,00	2	8.477	SRP	6	1,939171	1,047647	3,094105	1,630867	Levemente significativo
30,00	31,00	3	4.465	SRP	23	14,112810		1,629725	1,767113	Altamente significativo
33,00	34,00	3	4.465	SRP	15	9,204007		1,629725	1,767113	Altamente significativo

Fonte: Autor

Tabela 37 - Trechos críticos da BR-251/DF no ano de 2015

2015										
Segmento		Acidentes	VMDa	Classe	UPS	TS	λ	mj	ICj (90%) k=1,28	Categorização 90% - 95% - 99,5%
km inicial	km final									
20,00	21,00	2	10.142	SRM	10	2,701367	1,106587	3,701830	1,671352	Altamente significativo
37,00	38,00	2	4.534	SRM	10	6,042625		1,654910	1,851140	Altamente significativo
38,00	39,00	1	4.534	SRM	5	3,021312		1,654910	1,851140	Altamente significativo
39,00	40,00	1	4.534	SRM	5	3,021312		1,654910	1,851140	Altamente significativo
34,00	35,00	1	4.534	SRO	5	3,021312	1,567870	1,654910	2,511623	Levemente significativo
35,00	36,00	2	4.534	SRO	18	10,876724		1,654910	2,511623	Altamente significativo
0,00	1,00	5	8.608	SRP	33	10,503132	1,210036	3,141920	1,845247	Altamente significativo
2,00	3,00	1	8.608	SRP	13	4,137597		3,141920	1,845247	Altamente significativo
12,00	13,00	2	10.142	SRP	14	3,781913		3,701830	1,806782	Altamente significativo
25,00	26,00	2	10.142	SRP	10	2,701367		3,701830	1,806782	Altamente significativo
30,00	31,00	1	4.534	SRP	13	7,855412		1,654910	2,002421	Altamente significativo
42,00	43,00	1	4.534	SRP	5	3,021312		1,654910	2,002421	Levemente significativo

Fonte: Autor

A partir das tabelas acima percebe-se a classificação da criticidade dos trechos, ao agrupá-los em relação a estes níveis obtêm-se os dados apresentados ano a ano na Tabela 38.

Tabela 38 - Categorização dos trechos críticos da BR-251 ao longo dos três anos

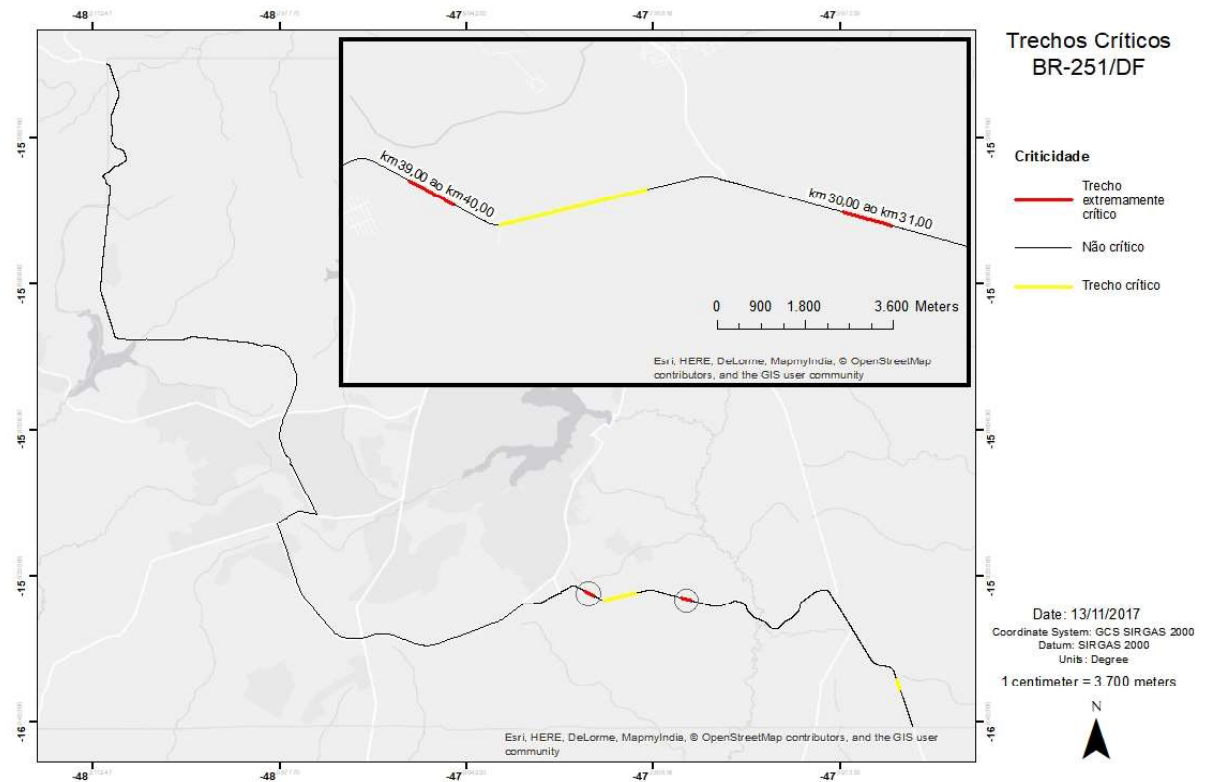
Rodovia	Categoria	2013	2014	2015	Total
BR-251	Altamente significativo	7	6	10	23
BR-251	Significativo	0	0	0	0
BR-251	Levemente significativo	5	1	2	8

Fonte: Autor

Deduz-se que os trechos críticos no geral reduziram no ano de 2014. Entretanto, no ano de 2015 os trechos altamente significativos aumentaram cerca de 66,66%.

Ainda analisando as Tabelas 35, 36 e 37, dois trechos se mantiveram ao longo dos três anos, tornando-se extremamente críticos. Estes trechos são demonstrados no mapa georreferenciado abaixo.

Figura 30 - Mapa georreferenciado dos trechos críticos da BR-251/DF



Fonte: Autor

Deste modo, os principais tipos de acidente e as respectivas causas destes pontos extremamente críticos serão detalhados a seguir, para melhor detalhamento das condições encontradas nestes trechos fotografias in loco foram retiradas.

- Trecho km 30,00 ao km 31,00

Figura 31 - Vista aérea da BR-251 - km 30 ao km 31



Fonte: Google Earth

Figura 32 - BR-251/DF - km 30 ao km 31



Fonte: Autor

Figura 33 - Acessos - BR-251/DF - km 30 ao km 31



Fonte: Autor

Este trecho apresenta apenas dois acessos e observa-se por meio da sinalização horizontal que se trata de um trecho com ultrapassagem proibida. Não há presença de retorno ou qualquer outra característica que possa surpreender o motorista. Além disto, é um trecho de pista simples com velocidade regulamentar de 80km/h, é considerado solo rural com perfil plano.

No que diz respeito aos acidentes, foram registradas cinco ocorrências ao

longo dos três anos, apesar de ser um número baixo em relação as outras rodovias, este trecho provavelmente foi considerado como crítico devido ao baixo VMD e por possuir uma taxa de severidade relativamente alta devido a dois acidentes que resultaram em vítima fatal. Assim, temos a Tabela 39 que demonstra os tipos de acidentes registrados.

Tabela 39 - Tipos de acidentes registrados na BR-251/DF - km 30 ao km 31

Tipo de acidente	2013	2014	2015	Total
Colisão frontal	0	1	0	1
Colisão transversal	0	0	1	1
Colisão traseira	1	2	0	3
Total	1	3	1	5

Fonte: Autor

É notório a baixa ocorrência de acidentes, entretanto, dos cinco acidentes registrados, dois resultaram em vítima fatal correspondendo a 40% do total destes, portanto, ao relacionarmos as principais causas destes acidentes, obtêm-se a Tabela 40 com os dados abaixo.

Tabela 40 - Relação entre o tipo e a causa dos acidentes na BR-251 - km 30 ao 31

BR-251 trecho: km 30,00 ao km 31,00	Colisão frontal	Colisão transversal	Colisão traseira	Total Geral
Falta de atenção	0	1	1	2
Não guardar distância de segurança	0	0	1	1
Outras	1	0	1	2
Total Geral	1	1	3	5

Fonte: Adaptado da base de dados da PRF

- Trecho km 39,00 ao km 40,00

Figura 34 - Vista aérea da BR-251 - km 39 ao 40



Fonte: Google Earth

Figura 35 - BR-251/DF - km 39 ao km 40



Fonte: Autor

Figura 36 - Acesso - BR-251/DF - km 39 ao km 40



Fonte: Autor

Este trecho se assemelha bastante com o trecho anterior, sendo possível observar pelas Figuras 35 e 36 apenas a presença de um acesso. Além disso, possui sinalização horizontal/vertical indicando ser um trecho de ultrapassagem proibida em alguns pontos. Porém, este trecho se trata de um solo rural com perfil montanhoso e pista simples com velocidade regulamentar de 60km/h.

Neste âmbito, foram registrados quatro acidentes entre os anos de 2013 a 2015. Isto posto, a Tabela 41 apresenta a classificação destes acidentes de acordo com o tipo.

Tabela 41 - Tipos de acidentes registrados na BR-251/DF

Tipo de acidente	2013	2014	2015	Total
Colisão lateral	0	1	0	1
Colisão traseira	0	1	0	1
Saída de pista	1	0	1	2
Total	1	2	1	4

Fonte: Autor

Todos os quatro acidentes ocasionaram em vítimas feridas, e de acordo com o banco de dados da PRF, as suas causas estão listadas conforme a Tabela 42 abaixo.

Tabela 42 - Relação entre tipo e causa dos acidentes na BR-251/DF - km 39 ao km 40

BR-251 trecho: km 39,00 ao km 40,00	Colisão lateral	Colisão traseira	Saída de pista	Total Geral
Desobediência à sinalização	1	0	0	1
Falta de atenção	0	0	1	1
Outras	0	1	1	2
Total Geral	1	1	2	4

Fonte: Autor

Neste sentido, conforme pode-se observar pelas informações levantadas anteriormente, estes dois trechos da BR-251 apresentaram apenas ser trechos com ultrapassagem proibida. Assim, podem ser inferidos defeitos relacionados a distâncias de visibilidade.

E, por fim, percebe-se que a BR-251/DF difere-se das demais rodovias estudadas, possuindo um índice de acidentes bem menor. Isto provavelmente ocorre devido a BR-251 ser um trecho rural e as BR-020/DF e BR-070/DF serem trechos com travessia urbana. Na figura 37 é possível visualizar esta diferença entre as rodovias.

Figura 37 - Resumo da malha analisada

Identificação e Análise dos Trechos Críticos das Rodovias Federais Inseridas no Distrito Federal

RESULTADOS



BR-020/DF

Malha analisada: **58,54**kmEm 2014: **15** trechos críticos;2013 a 2015: **4** trechos extremamente críticos

BR-070/DF

Malha analisada: **19,8**kmEm 2014: **7** trechos críticos;2013 a 2015: **3** trechos extremamente críticos

BR-251/DF

Malha analisada: **45,6**kmEm 2014: **7** trechos críticos;2013 a 2015: **2** trechos extremamente críticos

Fonte: Autor

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

5.1 CONCLUSÕES

O presente estudo permitiu uma análise detalhada dos acidentes de trânsito em três rodovias federais existentes no Distrito Federal no período de 3 anos.

De fato, os acidentes de trânsito, em geral, são um grande desafio para a segurança viária, que junto aos três pilares da Engenharia de Tráfego (Engenharia, Fiscalização e Educação) tem como objetivo o controle de tais conflitos.

A partir do banco de dados da Polícia Rodoviária Federal (PRF) (BRASIL, 2017c), bem como de consulta ao Sistema Nacional de Viação (SNV) – Lei n. 12.379, de 06 de janeiro de 2011 –, foi possível georreferenciar os trechos mais críticos das BRs 020/DF, 070/DF e 251/DF, permitindo a análise de 123,3 km, divididos em trechos de 1 km, resultando em 29 trechos críticos no ano de 2014; destes, 15 trechos foram localizados na BR-020, sete na BR-070 e sete na BR-251. Após a análise das referidas rodovias em um período de três anos consecutivos (2013-2015), observou-se a permanência de nove trechos, tornando-os extremamente críticos – devidamente georreferenciados e com sua análise observada no banco de dados da PRF.

Desta feita, ao analisar os acidentes nestes trechos, ficou bastante evidente que rodovias que possuem as mesmas características do segmento homogêneo, tendem a possuir também, acidentes com as mesmas características.

Por fim, pode-se observar que as rodovias BR-020/DF e BR-070/DF ambas são consideradas urbanas, neste sentido, houveram acidentes que resultaram em atropelamentos de pedestres indicando um conflito entre travessia de pedestres e veículos. Diferentemente da BR-251/DF, visto que é considerada uma rodovia rural e, com isso, não houve o registro de atropelamentos e apresentou um quantitativo de acidentes muito menor em relação as outras duas rodovias.

5.2 RESULTADOS

Para melhor compreensão das possíveis causas dos acidentes em tais locais, realizaram-se visitas in loco, sendo possível perceber que, em sua maioria, existia ao menos um ponto que indicasse ser um possível causador de acidentes, exceto na BR-251/DF.

Na BR-020, tais pontos foram identificados como retornos seguidos de ponto de ônibus ou próximos de acessos, acarretando na redução de velocidade por parte dos motoristas para acessá-los. E ainda, por alguns trechos serem travessias urbanas e possuírem pontos de ônibus, é possível inferir na ocorrência de travessia de pedestres. Neste ínterim, não foi identificado nenhum ponto ou faixa de pedestre ou redutor de velocidade ou passarela próxima (exceto, o km 8 ao km 9 da BR-020).

A BR-070/DF teve três trechos analisados detalhadamente, sendo possível verificar a presença de retornos e acessos seguidos de pontos de ônibus. Esta rodovia se assemelha com a BR-020, tendo em vista que se trata de solo urbano e possui número elevado de atropelamentos nos trechos em questão.

Deste modo, na BR-020/DF e BR-070/DF percebe-se que por se tratar de um trecho urbano, muitos usuários realizam o mesmo percurso com frequência, seja para ir ao trabalho, comércio ou realizar outras atividades. Assim, sujeita-se a uma maior negligência por parte destes usuários devido a falsa segurança em conhecer o trecho.

Na BR-251/DF foram identificados dois trechos como extremamente críticos, sendo que nenhum apresentou um fator isolado, exceto, por se tratar de uma área onde a ultrapassagem é proibida e possuir pista simples.

A respeito da classificação dos acidentes em relação ao seu tipo, no período aqui analisado, foram registrados 799 acidentes nos nove trechos extremamente críticos. Assim, percebeu-se maior incidência em acidentes do tipo colisão traseira, que correspondeu a 23,65% do total de acidentes, seguido pelos tipos colisão lateral e saída de pista, que corresponderam a 7,63% e 4,63%, respectivamente.

5.3 RECOMENDAÇÕES

Neste sentido, para estudos futuros, fazem-se importantes avaliações mais aprofundadas da real significância dos possíveis fatos causadores dos acidentes aqui levantados, bem como um estudo específico para a adoção de medidas mitigadoras nos trechos críticos.

Por fim, também é válido a realização de estudos comparativos com outras rodovias brasileiras, além do estudo da interferência do uso do solo no tipo de acidente.

REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS – ABNT. *NBR 10697 – Pesquisa de acidentes de trânsito – Terminologia*. Rio de Janeiro, 1989.

_____. *NBR 12898 – Relatório de acidentes de trânsito*. Rio de Janeiro, 1993.

BRASIL. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT. *Dados das rodovias federais do Distrito Federal: ano de 2014*. Brasília, 2017a. Disponível em: <<http://servicos.dnit.gov.br/sior/Account/Login/?ReturnUrl=%2Fsior%2F>>. Acesso em: 26 jul. 2017.

_____. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT; Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC. *Metodologia para Identificação de Segmentos Críticos*. Brasília: DNIT/UFSC, 2009.

_____. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT; Universidade Federal de Santa Catarina – UFSC; Laboratório de Transportes e Logística; Núcleo de Estudos sobre Acidentes de Tráfego em Rodovias. *Metodologia para Tratamento de Acidentes de Tráfego em Rodovias*. Florianópolis, 2006.

_____. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. População. 2017b. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/estatisticas-novoportal/sociais/populacao.html>>. Acesso em: 20 set. 2017.

_____. *Lei n. 12.379, de 06 de janeiro de 2011*. Dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação – SNV; altera a Lei n. 9.432, de 08 de janeiro de 1997; revoga as Leis ns. 5.917, de 10 de setembro de 1973, 6.346, de 06 de julho de 1976, 6.504, de 13 de dezembro de 1977, 6.555, de 22 de agosto de 1978, 6.574, de 30 de setembro de 1978, 6.630, de 16 de abril de 1979, 6.648, de 16 de maio de 1979, 6.671, de 04 de julho de 1979, 6.776, de 30 de abril de 1980, 6.933, de 13 de julho de 1980, 6.976, de 14 de dezembro de 1980, 7.003, de 24 de junho de 1982, 7.436, de 20 de dezembro de 1985, 7.581, de 24 de dezembro de 1986, 9.060, de 14 de junho de 1995, 9.078, de 11 de julho de 1995, 9.830, de 02 de setembro de 1999, 9.852, de 27 de outubro de 1999, 10.030, de 20 de outubro de 2000, 10.031, de 20 de outubro de 2000, 10.540, de 1º de outubro de 2002, 10.606, de 19 de dezembro de 2002, 10.680, de 23 de maio de 2003, 10.739, de 24 de setembro de 2003, 10.789, de 28 de novembro de 2003, 10.960, de 07 de outubro de 2004, 11.003, de 16 de dezembro de 2004, 11.122, de 31 de maio de 2005, 11.475, de 29 de maio de 2007, 11.550, de 19 de novembro de 2007, 11.701, de 18 de junho de 2008, 11.729, de 24 de junho de 2008, e 11.731, de 24 de junho de 2008; revoga dispositivos das Leis ns. 6.261, de 14 de novembro de 1975, 6.406, de 21 de março de 1977, 11.297, de 09 de maio de 2006, 11.314, de 03

de julho de 2006, 11.482, de 31 de maio de 2007, 11.518, de 05 de setembro de 2007, e 11.772, de 17 de setembro de 2008; e dá outras providências. Brasília, 2011. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/l12379.htm>. Acesso em: 1º set. 2017.

_____. Ministério da Justiça. Departamento Nacional de Trânsito. *Manual de Identificação, Análise e Tratamento de Pontos Negros*. Brasília, 1982. (Coleção Serviços de Engenharia)

_____. Ministério da Justiça e Cidadania. Polícia Rodoviária Federal. *Dados abertos*. Brasília, 2017c. Disponível em: <<https://www.prf.gov.br/portal/dados-abertos/>>. Acesso em: 26 jul. 2017.

_____. Ministério dos Transportes. Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes. Diretoria Geral. Diretoria Executiva. Instituto de Pesquisas Rodoviárias. *Manual de Sinalização Rodoviária*. 3. ed. Rio de Janeiro, 2010. (Publicação IPR – 743)

_____. Ministério dos Transportes. *Procedimentos para o tratamento de locais críticos de acidentes de trânsito*. Brasília, 2002. (MT – Programa PARE)

BRASÍLIA. Departamento de Trânsito – DETRAN. Estatística do trânsito. Brasília, 2017. Disponível em: <<http://www.detran.df.gov.br/o-detran/estatisticas-do-transito.html>>. Acesso em: 20 set. 2017.

CAMPOS, Laís Costa; FERREIRA, Rafael Lopes. *Análise de segurança viária da rodovia BR-020 inserida no Distrito Federal*. 2016. 72 f. Trabalho de Conclusão de Curso – Projeto Final II em Engenharia Civil (Bacharelado em Engenharia Civil) – Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Faculdade de Tecnologia, Universidade de Brasília, Brasília.

CNT. Confederação Nacional do Transporte. *Pesquisa CNT de rodovias 2015: relatório gerencial*. - Brasília: CNT: Sest: Senat 2015

FERRAZ, Coca; RAIA JR., Archimedes; BEZERRA, Bárbara; BASTOS, Tiago; RODRIGUES, Karla. *Segurança viária*. São Carlos, SP: Suprema Gráfica e Editora, 2012.

GOLD, Philip Anthony. *Segurança de trânsito: aplicações de engenharia para reduzir acidentes*. E.U.A.: Banco Interamericano de Desenvolvimento, 1998.

HENRIQUE, Michele Catherin. *Anos potenciais de vida perdidos: a herança dos acidentes de trânsito para as futuras gerações – uma abordagem interdisciplinar*. Tese (Doutorado em Ciências Humanas) – Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar em Ciências Humanas/Doutorado, Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis. 2002. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/84411/PICH0018-T.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>. Acesso em: 1º set. 2017.

IPEA. *Estimativa dos custos de acidentes de trânsito no Brasil com base na atualização simplificada das pesquisas anteriores do IPEA – Relatório de Pesquisa*. Brasília, DF: [s.n], 2015.

MILLACK, Thaís Schütz. *Projeto geométrico de uma interseção em desnível*. 2014. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em Engenharia Civil) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/121992/TCC%20THAIS%202%20-%20FINAL%20A5%20BU.pdf?sequence=1&isAllowed=y>>. Acesso em: 1º set. 2017.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS – ONU. OMS: Brasil é o país com maior número de mortes de trânsito por habitante da América do Sul. In: ONUBR, 21 de outubro de 2015. Disponível em: <<https://nacoesunidas.org/oms-brasil-e-o-pais-com-maior-numero-de-mortes-de-transito-por-habitante-da-america-do-sul/>>. Acesso em: 1º set. 2017.

OMS – Organização Mundial da Saúde. *Sistemas de dados: um manual de segurança viária para gestores e profissionais da área*. Brasília, DF.: OPAS, 2012.

SILVA, Lucas. *Avaliação da eficácia de políticas públicas na criticidade das rodovias federais da Paraíba*. Santa Catarina, 2017. TCC (Curso de Especialização em Operações Rodoviárias) - UNIVERSIDADE FEDERAL DE SANTA CATARINA, 2017.

APÊNDICE A – MALHA COMPLETA ANALISADA (BR-020/DF)

2013																		
Segmento		Código SNV	Acidentes				VMDa	Classe	Σ (VDM)	UPS	TS	λ	mj	ICj (90%) k=1,28	ICj (95%) k=1,65	ICj (99%) k=2,33	ICj (99,5%) k=2,58	Categorização 90% - 95% - 99,5%
km inicial	km final		Vítimas Fatais	Vítimas Feridas	Sem Vítimas	Total												
15,00	16,00	020BDF0018	2	12	9	23	26.853	DRO	272.688	95	9,692547	5,616334	9,801345	6,534253	6,814335	7,329081	7,518325	Altamente significativo
16,00	17,00	020BDF0018	0	11	5	16	26.853	DRO		60	6,121609		9,801345	6,534253	6,814335	7,329081	7,518325	Segmento não é crítico
17,00	18,00	020BDF0018	1	15	17	33	26.853	DRO		105	10,712815		9,801345	6,534253	6,814335	7,329081	7,518325	Altamente significativo
18,00	19,00	020BDF0018	0	10	7	17	26.853	DRO		57	5,815528		9,801345	6,534253	6,814335	7,329081	7,518325	Segmento não é crítico
23,00	24,00	020BDF0022	0	6	2	8	9.374	DRO		32	9,352596		3,421510	7,110138	7,584183	8,455400	8,775700	Altamente significativo
28,00	29,00	020BDF0030	0	1	1	2	9.374	DRO		6	1,753612		3,421510	7,110138	7,584183	8,455400	8,775700	Segmento não é crítico
38,00	39,00	020BDF0052	0	2	1	3	9.158	DRO		11	3,290783		3,342670	7,125918	7,605521	8,486952	8,811008	Segmento não é crítico
39,00	40,00	020BDF0052	0	3	4	7	9.158	DRO		19	5,684079		3,342670	7,125918	7,605521	8,486952	8,811008	Segmento não é crítico
40,00	41,00	020BDF0052	0	2	0	2	9.158	DRO		10	2,991620		3,342670	7,125918	7,605521	8,486952	8,811008	Segmento não é crítico
41,00	42,00	020BDF0052	0	1	3	4	9.158	DRO		8	2,393296		3,342670	7,125918	7,605521	8,486952	8,811008	Segmento não é crítico
42,00	43,00	020BDF0053	0	0	0	0	9.158	DRO		0	0,000000		3,342670	7,125918	7,605521	8,486952	8,811008	Segmento não é crítico
45,00	46,00	020BDF0053	0	11	12	23	9.158	DRO		67	20,043857		3,342670	7,125918	7,605521	8,486952	8,811008	Altamente significativo
46,00	47,00	020BDF0053	0	2	6	8	9.158	DRO		16	4,786593		3,342670	7,125918	7,605521	8,486952	8,811008	Segmento não é crítico
47,00	48,00	020BDF0053	0	2	2	4	9.158	DRO		12	3,589945		3,342670	7,125918	7,605521	8,486952	8,811008	Segmento não é crítico
48,00	49,00	020BDF0053	0	3	5	8	9.158	DRO		20	5,983241		3,342670	7,125918	7,605521	8,486952	8,811008	Segmento não é crítico
50,00	51,00	020BDF0054	0	0	0	0	9.158	DRO		0	0,000000		3,342670	7,125918	7,605521	8,486952	8,811008	Segmento não é crítico
51,00	52,00	020BDF0054	0	4	3	7	9.158	DRO		23	6,880727		3,342670	7,125918	7,605521	8,486952	8,811008	Segmento não é crítico
53,00	54,00	020BDF0060	0	1	0	1	9.158	DRO		5	1,495810		3,342670	7,125918	7,605521	8,486952	8,811008	Segmento não é crítico
54,00	55,00	020BDF0060	0	0	1	1	9.158	DRO		1	0,299162		3,342670	7,125918	7,605521	8,486952	8,811008	Segmento não é crítico
55,00	56,00	020BDF0060	0	1	1	2	9.158	DRO		6	1,794972		3,342670	7,125918	7,605521	8,486952	8,811008	Segmento não é crítico
57,00	58,00	020BDF0070	0	1	1	2	9.158	DRO		6	1,794972		3,342670	7,125918	7,605521	8,486952	8,811008	Segmento não é crítico

58,00	58,54	020BDF0070	0	0	0	0	9.158	DRO	246.483	0	0,000000	4,479455	1,805042	7,597170	8,249826	9,449303	9,890287	Segmento não é crítico
12,00	13,00	020BDF0018	0	5	8	13	26.853	DRP		33	3,366885		9,801345	5,293768	5,543901	6,003606	6,172615	Segmento não é crítico
13,00	14,00	020BDF0018	2	9	5	16	26.853	DRP		76	7,754038		9,801345	5,293768	5,543901	6,003606	6,172615	Altamente significativo
14,00	15,00	020BDF0018	0	7	8	15	26.853	DRP		43	4,387153		9,801345	5,293768	5,543901	6,003606	6,172615	Segmento não é crítico
24,00	25,00	020BDF0022	1	5	4	10	9.374	DRP		42	12,275282		3,421510	5,797903	6,221259	6,999318	7,285369	Altamente significativo
25,00	26,00	020BDF0022	1	0	2	3	9.374	DRP		15	4,384029		3,421510	5,797903	6,221259	6,999318	7,285369	Segmento não é crítico
26,00	27,00	020BDF0030	0	2	0	2	9.374	DRP		10	2,922686		3,421510	5,797903	6,221259	6,999318	7,285369	Segmento não é crítico
27,00	28,00	020BDF0030	0	3	1	4	9.374	DRP		16	4,676298		3,421510	5,797903	6,221259	6,999318	7,285369	Segmento não é crítico
29,00	30,00	020BDF0030	0	1	1	2	9.374	DRP		6	1,753612		3,421510	5,797903	6,221259	6,999318	7,285369	Segmento não é crítico
30,00	31,00	020BDF0030	0	0	0	0	9.158	DRP		0	0,000000		3,342670	5,811627	6,239947	7,027128	7,316533	Segmento não é crítico
31,00	32,00	020BDF0030	0	0	1	1	9.158	DRP		1	0,299162		3,342670	5,811627	6,239947	7,027128	7,316533	Segmento não é crítico
32,00	33,00	020BDF0030	0	1	2	3	9.158	DRP		7	2,094134		3,342670	5,811627	6,239947	7,027128	7,316533	Segmento não é crítico
33,00	34,00	020BDF0030	0	1	0	1	9.158	DRP		5	1,495810		3,342670	5,811627	6,239947	7,027128	7,316533	Segmento não é crítico
34,00	35,00	020BDF0050	1	1	0	2	9.158	DRP		18	5,384917		3,342670	5,811627	6,239947	7,027128	7,316533	Segmento não é crítico
35,00	36,00	020BDF0050	0	2	2	4	9.158	DRP		12	3,589945		3,342670	5,811627	6,239947	7,027128	7,316533	Segmento não é crítico
36,00	37,00	020BDF0051	0	0	3	3	9.158	DRP		3	0,897486		3,342670	5,811627	6,239947	7,027128	7,316533	Segmento não é crítico
37,00	38,00	020BDF0052	0	2	1	3	9.158	DRP		11	3,290783		3,342670	5,811627	6,239947	7,027128	7,316533	Segmento não é crítico
43,00	44,00	020BDF0053	0	1	0	1	9.158	DRP		5	1,495810		3,342670	5,811627	6,239947	7,027128	7,316533	Segmento não é crítico
44,00	45,00	020BDF0053	1	2	4	7	9.158	DRP		27	8,077375		3,342670	5,811627	6,239947	7,027128	7,316533	Altamente significativo
49,00	50,00	020BDF0054	1	3	4	8	9.158	DRP		32	9,573186		3,342670	5,811627	6,239947	7,027128	7,316533	Altamente significativo
52,00	53,00	020BDF0060	0	1	2	3	9.158	DRP		7	2,094134		3,342670	5,811627	6,239947	7,027128	7,316533	Segmento não é crítico
56,00	57,00	020BDF0060	0	6	4	10	9.158	DRP		34	10,171510		3,342670	5,811627	6,239947	7,027128	7,316533	Altamente significativo
1,00	2,00	020BDF0010	0	17	6	23	21.446	DUO	248.171	91	11,625248	8,721340	7,827790	10,008547	10,399095	11,116858	11,380741	Altamente significativo
2,00	3,00	020BDF0010	1	13	8	22	21.446	DUO		86	10,986498		7,827790	10,008547	10,399095	11,116858	11,380741	Levemente significativo
3,00	4,00	020BDF0015	1	17	10	28	21.446	DUO		108	13,796998		7,827790	10,008547	10,399095	11,116858	11,380741	Altamente significativo
4,00	5,00	020BDF0015	0	8	12	20	21.446	DUO		52	6,642999		7,827790	10,008547	10,399095	11,116858	11,380741	Segmento não é crítico
5,00	6,00	020BDF0015	0	17	10	27	26.853	DUO		95	9,692547		9,801345	9,877747	10,226767	10,868210	11,104034	Segmento não é crítico
6,00	7,00	020BDF0016	0	11	8	19	26.853	DUO		63	6,427689		9,801345	9,877747	10,226767	10,868210	11,104034	Segmento não é crítico

7,00	8,00	020BDF0016	1	8	9	18	26.853	DUO		62	6,325662		9,801345	9,877747	10,226767	10,868210	11,104034	Segmento não é crítico
9,00	10,00	020BDF0018	0	13	10	23	26.853	DUO		75	7,652011		9,801345	9,877747	10,226767	10,868210	11,104034	Segmento não é crítico
19,00	20,00	020BDF0020	0	15	2	17	26.853	DUO		77	7,856065		9,801345	9,877747	10,226767	10,868210	11,104034	Segmento não é crítico
20,00	21,00	020BDF0020	0	8	7	15	9.374	DUO		47	13,736625		3,421510	10,618790	11,209514	12,295168	12,694306	Altamente significativo
21,00	22,00	020BDF0020	0	5	4	9	9.374	DUO		29	8,475790		3,421510	10,618790	11,209514	12,295168	12,694306	Segmento não é crítico
22,00	23,00	020BDF0020	0	1	0	1	9.374	DUO		5	1,461343		3,421510	10,618790	11,209514	12,295168	12,694306	Segmento não é crítico
0,00	1,00	020BDF0010	0	7	12	19	21.446	DUP	102.005	47	6,004249	7,439872	7,827790	8,623877	8,984593	9,647530	9,891256	Segmento não é crítico
8,00	9,00	020BDF0016	1	15	16	32	26.853	DUP		104	10,610789		9,801345	8,504051	8,826411	9,418857	9,636668	Altamente significativo
10,00	11,00	020BDF0018	0	10	6	16	26.853	DUP		56	5,713502		9,801345	8,504051	8,826411	9,418857	9,636668	Segmento não é crítico
11,00	12,00	020BDF0018	1	10	7	18	26.853	DUP		70	7,141877		9,801345	8,504051	8,826411	9,418857	9,636668	Segmento não é crítico

2014																		
Segmento		Código SNV	Acidentes				VMDa	Classe	Σ (VDM)	UPS	TS	λ	mj	ICj (90%) k=1,28	ICj (95%) k=1,65	ICj (99%) k=2,33	ICj (99,5%) k=2,58	Categorização 90% - 95% - 99,5%
km inicial	km final		Vítimas Fatais	Vítimas Feridas	Sem Vítimas	Total												
15,00	16,00	020BDF0018	2	7	8	17	27.547	DRO	279.740	69	6,862493	4,544337	10,054655	5,355130	5,603875	6,061027	6,229097	Altamente significativo
16,00	17,00	020BDF0018	0	7	11	18	27.547	DRO		46	4,574995		10,054655	5,355130	5,603875	6,061027	6,229097	Segmento não é crítico
17,00	18,00	020BDF0018	0	16	15	31	27.547	DRO		95	9,448360		10,054655	5,355130	5,603875	6,061027	6,229097	Altamente significativo
18,00	19,00	020BDF0018	1	8	5	14	27.547	DRO		58	5,768472		10,054655	5,355130	5,603875	6,061027	6,229097	Levemente significativo
23,00	24,00	020BDF0022	0	3	2	5	9.616	DRO		17	4,843526		3,509840	5,858351	6,279362	7,053111	7,337578	Segmento não é crítico
28,00	29,00	020BDF0030	0	0	0	0	9.616	DRO		0	0,000000		3,509840	5,858351	6,279362	7,053111	7,337578	Segmento não é crítico
38,00	39,00	020BDF0052	0	1	1	2	9.395	DRO		6	1,749692		3,429175	5,872030	6,297964	7,080762	7,368555	Segmento não é crítico
39,00	40,00	020BDF0052	0	0	2	2	9.395	DRO		2	0,583231		3,429175	5,872030	6,297964	7,080762	7,368555	Segmento não é crítico
40,00	41,00	020BDF0052	0	1	3	4	9.395	DRO		8	2,332923		3,429175	5,872030	6,297964	7,080762	7,368555	Segmento não é crítico
41,00	42,00	020BDF0052	0	0	2	2	9.395	DRO		2	0,583231		3,429175	5,872030	6,297964	7,080762	7,368555	Segmento não é crítico
42,00	43,00	020BDF0053	0	1	0	1	9.395	DRO		5	1,458077		3,429175	5,872030	6,297964	7,080762	7,368555	Segmento não é crítico
45,00	46,00	020BDF0053	0	2	9	11	9.395	DRO		19	5,540691		3,429175	5,872030	6,297964	7,080762	7,368555	Segmento não é crítico
46,00	47,00	020BDF0053	0	6	5	11	9.395	DRO		35	10,206537		3,429175	5,872030	6,297964	7,080762	7,368555	Altamente significativo
47,00	48,00	020BDF0053	0	2	1	3	9.395	DRO		11	3,207769		3,429175	5,872030	6,297964	7,080762	7,368555	Segmento não é crítico
48,00	49,00	020BDF0053	0	2	2	4	9.395	DRO		12	3,499384		3,429175	5,872030	6,297964	7,080762	7,368555	Segmento não é crítico
50,00	51,00	020BDF0054	0	2	1	3	9.395	DRO		11	3,207769		3,429175	5,872030	6,297964	7,080762	7,368555	Segmento não é crítico
51,00	52,00	020BDF0054	0	3	0	3	9.395	DRO		15	4,374230		3,429175	5,872030	6,297964	7,080762	7,368555	Segmento não é crítico
53,00	54,00	020BDF0060	0	1	1	2	9.395	DRO		6	1,749692		3,429175	5,872030	6,297964	7,080762	7,368555	Segmento não é crítico
54,00	55,00	020BDF0060	0	2	1	3	9.395	DRO		11	3,207769		3,429175	5,872030	6,297964	7,080762	7,368555	Segmento não é crítico
55,00	56,00	020BDF0060	1	3	2	6	9.395	DRO		30	8,748460		3,429175	5,872030	6,297964	7,080762	7,368555	Altamente significativo
57,00	58,00	020BDF0070	0	1	1	2	9.395	DRO		6	1,749692		3,429175	5,872030	6,297964	7,080762	7,368555	Segmento não é crítico
58,00	58,54	020BDF0070	0	0	0	0	9.395	DRO		0	0,000000		1,851755	6,279504	6,859126	7,924379	8,316016	Segmento não é crítico
12,00	13,00	020BDF0018	0	9	7	16	27.547	DRP	252.856	52	5,171734	3,683942	10,054655	4,409002	4,632964	5,044570	5,195896	Levemente significativo
13,00	14,00	020BDF0018	0	11	1	12	27.547	DRP		56	5,569560		10,054655	4,409002	4,632964	5,044570	5,195896	Altamente significativo

14,00	15,00	020BDF0018	0	7	6	13	27.547	DRP	246.583	41	4,077713	9,521927	10,054655	4,409002	4,632964	5,044570	5,195896	Segmento não é crítico
24,00	25,00	020BDF0022	0	2	1	3	9.616	DRP		11	3,134046		3,509840	4,852848	5,231913	5,928575	6,184700	Segmento não é crítico
25,00	26,00	020BDF0022	0	2	0	2	9.616	DRP		10	2,849133		3,509840	4,852848	5,231913	5,928575	6,184700	Segmento não é crítico
26,00	27,00	020BDF0030	0	0	1	1	9.616	DRP		1	0,284913		3,509840	4,852848	5,231913	5,928575	6,184700	Segmento não é crítico
27,00	28,00	020BDF0030	0	2	1	3	9.616	DRP		11	3,134046		3,509840	4,852848	5,231913	5,928575	6,184700	Segmento não é crítico
29,00	30,00	020BDF0030	0	2	1	3	9.616	DRP		11	3,134046		3,509840	4,852848	5,231913	5,928575	6,184700	Segmento não é crítico
30,00	31,00	020BDF0030	0	2	1	3	9.395	DRP		11	3,207769		3,429175	4,864831	5,248329	5,953136	6,212257	Segmento não é crítico
31,00	32,00	020BDF0030	0	0	0	0	9.395	DRP		0	0,000000		3,429175	4,864831	5,248329	5,953136	6,212257	Segmento não é crítico
32,00	33,00	020BDF0030	0	1	1	2	9.395	DRP		6	1,749692		3,429175	4,864831	5,248329	5,953136	6,212257	Segmento não é crítico
33,00	34,00	020BDF0030	1	0	3	4	9.395	DRP		16	4,665845		3,429175	4,864831	5,248329	5,953136	6,212257	Segmento não é crítico
34,00	35,00	020BDF0050	0	2	2	4	9.395	DRP		12	3,499384		3,429175	4,864831	5,248329	5,953136	6,212257	Segmento não é crítico
35,00	36,00	020BDF0050	0	3	2	5	9.395	DRP		17	4,957461		3,429175	4,864831	5,248329	5,953136	6,212257	Levemente significativo
36,00	37,00	020BDF0051	0	1	2	3	9.395	DRP		7	2,041307		3,429175	4,864831	5,248329	5,953136	6,212257	Segmento não é crítico
37,00	38,00	020BDF0052	0	1	0	1	9.395	DRP		5	1,458077		3,429175	4,864831	5,248329	5,953136	6,212257	Segmento não é crítico
43,00	44,00	020BDF0053	0	2	1	3	9.395	DRP		11	3,207769		3,429175	4,864831	5,248329	5,953136	6,212257	Segmento não é crítico
44,00	45,00	020BDF0053	0	3	0	3	9.395	DRP		15	4,374230		3,429175	4,864831	5,248329	5,953136	6,212257	Segmento não é crítico
49,00	50,00	020BDF0054	0	1	4	5	9.395	DRP		9	2,624538		3,429175	4,864831	5,248329	5,953136	6,212257	Segmento não é crítico
52,00	53,00	020BDF0060	0	1	0	1	9.395	DRP		5	1,458077		3,429175	4,864831	5,248329	5,953136	6,212257	Segmento não é crítico
56,00	57,00	020BDF0060	0	6	3	9	9.395	DRP		33	9,623306		3,429175	4,864831	5,248329	5,953136	6,212257	Altamente significativo
1,00	2,00	020BDF0010	0	10	8	18	20.000	DUO	246.583	58	7,945205	9,521927	7,300000	10,915311	11,337885	12,114507	12,400030	Segmento não é crítico
2,00	3,00	020BDF0010	0	17	9	26	20.000	DUO		94	12,876712		7,300000	10,915311	11,337885	12,114507	12,400030	Altamente significativo
3,00	4,00	020BDF0015	1	11	11	23	20.000	DUO		79	10,821918		7,300000	10,915311	11,337885	12,114507	12,400030	Segmento não é crítico
4,00	5,00	020BDF0015	1	10	3	14	20.000	DUO		66	9,041096		7,300000	10,915311	11,337885	12,114507	12,400030	Segmento não é crítico
5,00	6,00	020BDF0015	2	6	9	17	27.547	DUO		65	6,464667		10,054655	10,717828	11,077892	11,739633	11,982920	Segmento não é crítico
6,00	7,00	020BDF0016	2	14	12	28	27.547	DUO		108	10,741293		10,054655	10,717828	11,077892	11,739633	11,982920	Levemente significativo
7,00	8,00	020BDF0016	0	26	6	32	27.547	DUO		136	13,526073		10,054655	10,717828	11,077892	11,739633	11,982920	Altamente significativo
9,00	10,00	020BDF0018	2	15	15	32	27.547	DUO		116	11,536945		10,054655	10,717828	11,077892	11,739633	11,982920	Levemente significativo
19,00	20,00	020BDF0020	1	6	4	11	27.547	DUO		47	4,674452		10,054655	10,717828	11,077892	11,739633	11,982920	Segmento não é crítico

20,00	21,00	020BDF0020	0	7	4	11	9.616	DUO		39	11,111618		3,509840	11,487752	12,097177	13,217202	13,628976	Segmento não é crítico
21,00	22,00	020BDF0020	1	4	3	8	9.616	DUO		36	10,256878		3,509840	11,487752	12,097177	13,217202	13,628976	Segmento não é crítico
22,00	23,00	020BDF0020	0	2	3	5	9.616	DUO		13	3,703873		3,509840	11,487752	12,097177	13,217202	13,628976	Segmento não é crítico
0,00	1,00	020BDF0010	0	9	11	20	22.000	DUP	104.641	56	6,973848	6,466990	8,030000	7,553415	7,885459	8,495701	8,720055	Segmento não é crítico
8,00	9,00	020BDF0016	0	14	6	20	27.547	DUP		76	7,558688		10,054655	7,443806	7,740541	8,285893	8,486389	Levemente significativo
10,00	11,00	020BDF0018	1	12	8	21	27.547	DUP		81	8,055970		10,054655	7,443806	7,740541	8,285893	8,486389	Levemente significativo
11,00	12,00	020BDF0018	0	6	4	10	27.547	DUP		34	3,381518		10,054655	7,443806	7,740541	8,285893	8,486389	Segmento não é crítico

2015																		
Segmento		Código SNV	Acidentes				VMDa	Classe	Σ (VDM)	UPS	TS	λ	mj	ICj (90%) k=1,28	ICj (95%) k=1,65	ICj (99%) k=2,33	ICj (99,5%) k=2,58	Categorização 90% - 95% - 99,5%
km inicial	km final		Vítimas Fatais	Vítimas Feridas	Sem Vítimas	Total												
15,00	16,00	020BDF0018	0	13	7	20	27.974	DRO	284.066	72	7,051558	4,590868	10,210510	5,400188	5,648288	6,104254	6,271888	Altamente significativo
16,00	17,00	020BDF0018	1	13	9	23	27.974	DRO		87	8,520632		10,210510	5,400188	5,648288	6,104254	6,271888	Altamente significativo
17,00	18,00	020BDF0018	1	15	12	28	27.974	DRO		100	9,793830		10,210510	5,400188	5,648288	6,104254	6,271888	Altamente significativo
18,00	19,00	020BDF0018	0	6	5	11	27.974	DRO		35	3,427841		10,210510	5,400188	5,648288	6,104254	6,271888	Segmento não é crítico
23,00	24,00	020BDF0022	0	4	0	4	9.765	DRO		20	5,611318		3,564225	5,903282	6,323202	7,094947	7,378676	Segmento não é crítico
28,00	29,00	020BDF0030	0	2	1	3	9.765	DRO		11	3,086225		3,564225	5,903282	6,323202	7,094947	7,378676	Segmento não é crítico
38,00	39,00	020BDF0052	1	0	0	1	9.540	DRO		13	3,733379		3,482100	5,917004	6,341847	7,122640	7,409696	Segmento não é crítico
39,00	40,00	020BDF0052	0	3	0	3	9.540	DRO		15	4,307745		3,482100	5,917004	6,341847	7,122640	7,409696	Segmento não é crítico
40,00	41,00	020BDF0052	0	3	1	4	9.540	DRO		16	4,594928		3,482100	5,917004	6,341847	7,122640	7,409696	Segmento não é crítico
41,00	42,00	020BDF0052	0	1	1	2	9.540	DRO		6	1,723098		3,482100	5,917004	6,341847	7,122640	7,409696	Segmento não é crítico
42,00	43,00	020BDF0053	1	0	1	2	9.540	DRO		14	4,020562		3,482100	5,917004	6,341847	7,122640	7,409696	Segmento não é crítico
45,00	46,00	020BDF0053	0	3	2	5	9.540	DRO		17	4,882111		3,482100	5,917004	6,341847	7,122640	7,409696	Segmento não é crítico
46,00	47,00	020BDF0053	1	2	2	5	9.540	DRO		25	7,179576		3,482100	5,917004	6,341847	7,122640	7,409696	Levemente significativo
47,00	48,00	020BDF0053	0	0	2	2	9.540	DRO		2	0,574366		3,482100	5,917004	6,341847	7,122640	7,409696	Segmento não é crítico
48,00	49,00	020BDF0053	0	2	0	2	9.540	DRO		10	2,871830		3,482100	5,917004	6,341847	7,122640	7,409696	Segmento não é crítico
50,00	51,00	020BDF0054	0	0	0	0	9.540	DRO		0	0,000000		3,482100	5,917004	6,341847	7,122640	7,409696	Segmento não é crítico
51,00	52,00	020BDF0054	0	1	1	2	9.540	DRO		6	1,723098		3,482100	5,917004	6,341847	7,122640	7,409696	Segmento não é crítico
53,00	54,00	020BDF0060	0	1	0	1	9.540	DRO		5	1,435915		3,482100	5,917004	6,341847	7,122640	7,409696	Segmento não é crítico
54,00	55,00	020BDF0060	0	1	0	1	9.540	DRO		5	1,435915		3,482100	5,917004	6,341847	7,122640	7,409696	Segmento não é crítico
55,00	56,00	020BDF0060	0	2	2	4	9.540	DRO		12	3,446196		3,482100	5,917004	6,341847	7,122640	7,409696	Segmento não é crítico
57,00	58,00	020BDF0070	0	1	0	1	9.540	DRO		5	1,435915		3,482100	5,917004	6,341847	7,122640	7,409696	Segmento não é crítico
58,00	58,54	020BDF0070	0	0	0	0	9.540	DRO		0	0,000000		1,880334	6,325004	6,903142	7,965666	8,356300	Segmento não é crítico
12,00	13,00	020BDF0018	0	10	1	11	27.974	DRP	256.767	51	4,994853	3,659840	10,210510	4,377203	4,598721	5,005835	5,155509	Levemente significativo
13,00	14,00	020BDF0018	1	8	2	11	27.974	DRP		55	5,386607		10,210510	4,377203	4,598721	5,005835	5,155509	Altamente significativo

14,00	15,00	020BDF0018	1	7	9	17	27.974	DRP		57	5,582483		10,210510	4,377203	4,598721	5,005835	5,155509	Altamente significativo
24,00	25,00	020BDF0022	0	3	2	5	9.765	DRP		17	4,769620		3,564225	4,816612	5,191542	5,880602	6,133933	Segmento não é crítico
25,00	26,00	020BDF0022	0	0	0	0	9.765	DRP		0	0,000000		3,564225	4,816612	5,191542	5,880602	6,133933	Segmento não é crítico
26,00	27,00	020BDF0030	0	0	0	0	9.765	DRP		0	0,000000		3,564225	4,816612	5,191542	5,880602	6,133933	Segmento não é crítico
27,00	28,00	020BDF0030	0	1	1	2	9.765	DRP		6	1,683395		3,564225	4,816612	5,191542	5,880602	6,133933	Segmento não é crítico
29,00	30,00	020BDF0030	1	4	2	7	9.765	DRP		35	9,819807		3,564225	4,816612	5,191542	5,880602	6,133933	Altamente significativo
30,00	31,00	020BDF0030	0	0	0	0	9.540	DRP		0	0,000000		3,482100	4,828510	5,207835	5,904974	6,161275	Segmento não é crítico
31,00	32,00	020BDF0030	0	0	0	0	9.540	DRP		0	0,000000		3,482100	4,828510	5,207835	5,904974	6,161275	Segmento não é crítico
32,00	33,00	020BDF0030	0	2	0	2	9.540	DRP		10	2,871830		3,482100	4,828510	5,207835	5,904974	6,161275	Segmento não é crítico
33,00	34,00	020BDF0030	0	1	0	1	9.540	DRP		5	1,435915		3,482100	4,828510	5,207835	5,904974	6,161275	Segmento não é crítico
34,00	35,00	020BDF0050	0	3	0	3	9.540	DRP		15	4,307745		3,482100	4,828510	5,207835	5,904974	6,161275	Segmento não é crítico
35,00	36,00	020BDF0050	0	2	4	6	9.540	DRP		14	4,020562		3,482100	4,828510	5,207835	5,904974	6,161275	Segmento não é crítico
36,00	37,00	020BDF0051	0	0	1	1	9.540	DRP		1	0,287183		3,482100	4,828510	5,207835	5,904974	6,161275	Segmento não é crítico
37,00	38,00	020BDF0052	0	1	0	1	9.540	DRP		5	1,435915		3,482100	4,828510	5,207835	5,904974	6,161275	Segmento não é crítico
43,00	44,00	020BDF0053	0	1	0	1	9.540	DRP		5	1,435915		3,482100	4,828510	5,207835	5,904974	6,161275	Segmento não é crítico
44,00	45,00	020BDF0053	0	2	3	5	9.540	DRP		13	3,733379		3,482100	4,828510	5,207835	5,904974	6,161275	Segmento não é crítico
49,00	50,00	020BDF0054	0	2	2	4	9.540	DRP		12	3,446196		3,482100	4,828510	5,207835	5,904974	6,161275	Segmento não é crítico
52,00	53,00	020BDF0060	0	0	1	1	9.540	DRP		1	0,287183		3,482100	4,828510	5,207835	5,904974	6,161275	Segmento não é crítico
56,00	57,00	020BDF0060	1	5	3	9	9.540	DRP		41	11,774504		3,482100	4,828510	5,207835	5,904974	6,161275	Altamente significativo
1,00	2,00	020BDF0010	0	6	0	6	22.341	DUO	258.529	30	3,678966	7,354571	8,154465	8,508855	8,860240	9,506028	9,743450	Segmento não é crítico
2,00	3,00	020BDF0010	0	9	3	12	22.341	DUO		48	5,886346		8,154465	8,508855	8,860240	9,506028	9,743450	Segmento não é crítico
3,00	4,00	020BDF0015	2	10	5	17	22.341	DUO		81	9,933208		8,154465	8,508855	8,860240	9,506028	9,743450	Altamente significativo
4,00	5,00	020BDF0015	0	12	2	14	22.341	DUO		62	7,603197		8,154465	8,508855	8,860240	9,506028	9,743450	Segmento não é crítico
5,00	6,00	020BDF0015	0	17	3	20	27.974	DUO		88	8,618570		10,210510	8,391940	8,705959	9,283076	9,495252	Levemente significativo
6,00	7,00	020BDF0016	0	11	9	20	27.974	DUO		64	6,268051		10,210510	8,391940	8,705959	9,283076	9,495252	Segmento não é crítico
7,00	8,00	020BDF0016	0	14	4	18	27.974	DUO		74	7,247434		10,210510	8,391940	8,705959	9,283076	9,495252	Segmento não é crítico
9,00	10,00	020BDF0018	2	9	4	15	27.974	DUO		75	7,345373		10,210510	8,391940	8,705959	9,283076	9,495252	Segmento não é crítico
19,00	20,00	020BDF0020	0	6	9	15	27.974	DUO		39	3,819594		10,210510	8,391940	8,705959	9,283076	9,495252	Segmento não é crítico

20,00	21,00	020BDF0020	1	9	1	11	9.765	DUO		59	16,553388		3,564225	9,052968	9,584461	10,561260	10,920377	Altamente significativo
21,00	22,00	020BDF0020	0	11	4	15	9.765	DUO		59	16,553388		3,564225	9,052968	9,584461	10,561260	10,920377	Altamente significativo
22,00	23,00	020BDF0020	0	3	0	3	9.765	DUO		15	4,208489		3,564225	9,052968	9,584461	10,561260	10,920377	Segmento não é crítico
0,00	1,00	020BDF0010	0	3	1	4	22.341	DUP	106.263	16	1,962115	5,517455	8,154465	6,509026	6,813376	7,372722	7,578364	Segmento não é crítico
8,00	9,00	020BDF0016	0	16	6	22	27.974	DUP		86	8,422694		10,210510	6,409413	6,681399	7,181266	7,365041	Altamente significativo
10,00	11,00	020BDF0018	0	11	5	16	27.974	DUP		60	5,876298		10,210510	6,409413	6,681399	7,181266	7,365041	Segmento não é crítico
11,00	12,00	020BDF0018	0	10	2	12	27.974	DUP		52	5,092792		10,210510	6,409413	6,681399	7,181266	7,365041	Segmento não é crítico

APÊNDICE B – MALHA COMPLETA ANALISADA (BR-070/DF)

2013																		
Segmento		Código SNV	Acidentes				VDM	Classe	Σ (VDM)	UPS	TS	λ	mj	ICj (90%) k=1,28	ICj (95%) k=1,65	ICj (99%) k=2,33	ICj (99,5%) k=2,58	Categorização 90% - 95% - 99,5%
km inicial	km final		Vítimas Fatais	Vítimas Feridas	Sem Vítimas	Total												
0,00	1,00	070BDF0010	0	8	6	14	45.579	DUP	473.599	46	2,765032	3,754404	16,636335	4,332417	4,508187	4,831222	4,949985	Segmento não é crítico
1,00	2,00	070BDF0010	0	8	7	15	45.579	DUP		47	2,825141		16,636335	4,332417	4,508187	4,831222	4,949985	Segmento não é crítico
2,00	3,00	070BDF0010	0	14	7	21	45.579	DUP		77	4,628423		16,636335	4,332417	4,508187	4,831222	4,949985	Levemente significativo
3,00	4,00	070BDF0010	1	13	5	19	45.579	DUP		83	4,989080		16,636335	4,332417	4,508187	4,831222	4,949985	Altamente significativo
4,00	5,00	070BDF0010	1	6	7	14	45.579	DUP		50	3,005470		16,636335	4,332417	4,508187	4,831222	4,949985	Segmento não é crítico
5,00	6,00	070BDF0010	1	5	7	13	45.579	DUP		45	2,704923		16,636335	4,332417	4,508187	4,831222	4,949985	Segmento não é crítico
6,00	7,00	070BDF0010	1	5	3	9	45.579	DUP		41	2,464485		16,636335	4,332417	4,508187	4,831222	4,949985	Segmento não é crítico
7,00	8,00	070BDF0010	0	7	5	12	45.579	DUP		40	2,404376		16,636335	4,332417	4,508187	4,831222	4,949985	Segmento não é crítico
8,00	9,00	070BDF0012	2	12	12	26	45.579	DUP		98	5,890721		16,636335	4,332417	4,508187	4,831222	4,949985	Altamente significativo
9,00	10,00	070BDF0012	1	11	9	21	31.694	DUP		77	6,656115		11,568310	4,440381	4,651165	5,038551	5,180973	Altamente significativo
10,00	11,00	070BDF0012	1	6	2	9	31.694	DUP		45	3,889937		11,568310	4,440381	4,651165	5,038551	5,180973	Segmento não é crítico
11,00	12,00	070BDF0012	1	8	9	18	31.694	DRP	190.164	62	5,359469	3,443315	11,568310	4,098428	4,651165	4,671280	4,807673	Altamente significativo
12,00	13,00	070BDF0012	1	6	6	13	31.694	DRP		49	4,235709		11,568310	4,098428	4,651165	4,671280	4,807673	Levemente significativo
13,00	14,00	070BDF0030	1	5	6	12	31.694	DRP		44	3,803494		11,568310	4,098428	4,651165	4,671280	4,807673	Segmento não é crítico
14,00	15,00	070BDF0030	0	6	4	10	31.694	DRP		34	2,939064		11,568310	4,098428	4,651165	4,671280	4,807673	Segmento não é crítico
15,00	16,00	070BDF0030	0	4	5	9	31.694	DRP		25	2,161076		11,568310	4,098428	4,651165	4,671280	4,807673	Segmento não é crítico
16,00	17,00	070BDF0050	0	4	5	9	31.694	DRP		25	2,161076		11,568310	4,098428	4,651165	4,671280	4,807673	Segmento não é crítico
17,00	18,00	070BDF0050	0	2	4	6	31.694	DRO	94.944	14	1,210203	3,001048	11,568310	3,609772	3,798225	4,144572	4,271905	Segmento não é crítico
18,00	19,00	070BDF0050	1	12	11	24	31.625	DRO		84	7,277059		11,543125	3,610389	3,799047	4,145771	4,273243	Altamente significativo
19,00	19,80	070BDF0050	0	1	1	2	31.625	DRO		6	0,649737		9,234500	3,676596	3,887522	4,275171	4,417689	Segmento não é crítico

2014																		
Segmento		Código SNV	Acidentes				VDM	Classe	Σ (VDM)	UPS	TS	λ	mj	ICj (90%) k=1,28	ICj (95%) k=1,65	ICj (99%) k=2,33	ICj (99,5%) k=2,58	Categorização 90% - 95% - 99,5%
km inicial	km final		Vítimas Fatais	Vítimas Feridas	Sem Vítimas	Total												
0,00	1,00	070BDF0010	0	6	2	8	46.756	DUP	485.828	32	1,875080	2,616632	17,065940	3,088539	3,233419	3,499685	3,597577	Segmento não é crítico
1,00	2,00	070BDF0010	0	6	5	11	46.756	DUP		35	2,050869		17,065940	3,088539	3,233419	3,499685	3,597577	Segmento não é crítico
2,00	3,00	070BDF0010	0	2	2	4	46.756	DUP		12	0,703155		17,065940	3,088539	3,233419	3,499685	3,597577	Segmento não é crítico
3,00	4,00	070BDF0010	0	3	6	9	46.756	DUP		21	1,230521		17,065940	3,088539	3,233419	3,499685	3,597577	Segmento não é crítico
4,00	5,00	070BDF0010	1	7	6	14	46.756	DUP		54	3,164197		17,065940	3,088539	3,233419	3,499685	3,597577	Levemente significativo
5,00	6,00	070BDF0010	0	5	5	10	46.756	DUP		30	1,757887		17,065940	3,088539	3,233419	3,499685	3,597577	Segmento não é crítico
6,00	7,00	070BDF0010	0	5	3	8	46.756	DUP		28	1,640695		17,065940	3,088539	3,233419	3,499685	3,597577	Segmento não é crítico
7,00	8,00	070BDF0010	1	7	4	12	46.756	DUP		52	3,047005		17,065940	3,088539	3,233419	3,499685	3,597577	Segmento não é crítico
8,00	9,00	070BDF0012	2	14	11	27	46.756	DUP		107	6,269798		17,065940	3,088539	3,233419	3,499685	3,597577	Altamente significativo
9,00	10,00	070BDF0012	0	10	8	18	32.512	DUP		58	4,887553		11,866880	3,175551	3,349293	3,668602	3,785996	Altamente significativo
10,00	11,00	070BDF0012	0	6	5	11	32.512	DUP		35	2,949385		11,866880	3,175551	3,349293	3,668602	3,785996	Segmento não é crítico
11,00	12,00	070BDF0012	1	7	6	14	32.512	DRP	195.072	54	4,550480	3,651620	11,866880	4,319528	4,52477509	4,901985	5,040665492	Levemente significativo
12,00	13,00	070BDF0012	2	5	9	16	32.512	DRP		60	5,056089		11,866880	4,319528	4,52477509	4,901985	5,040665492	Altamente significativo
13,00	14,00	070BDF0030	0	5	4	9	32.512	DRP		29	2,443776		11,866880	4,319528	4,52477509	4,901985	5,040665492	Segmento não é crítico
14,00	15,00	070BDF0030	0	4	2	6	32.512	DRP		22	1,853899		11,866880	4,319528	4,52477509	4,901985	5,040665492	Segmento não é crítico
15,00	16,00	070BDF0030	0	3	6	9	32.512	DRP		21	1,769631		11,866880	4,319528	4,52477509	4,901985	5,040665492	Segmento não é crítico
16,00	17,00	070BDF0050	1	11	6	18	32.512	DRP		74	6,235843		11,866880	4,319528	4,52477509	4,901985	5,040665492	Altamente significativo
17,00	18,00	070BDF0050	0	4	4	8	32.512	DRO	97.396	24	2,022436	3,094274	11,866880	3,705753	3,89468815	4,241920	4,369579242	Segmento não é crítico
18,00	19,00	070BDF0050	0	10	8	18	32.442	DRO		58	4,898098		11,841330	3,706367	3,89550573	4,243112	4,370908881	Altamente significativo
19,00	19,80	070BDF0050	0	5	3	8	32.442	DRO		28	2,955749		9,473064	3,773042	3,9845061	4,373142	4,516022983	Segmento não é crítico

2015																		
Segmento		Código SNV	Acidentes				VDM	Classe	Σ (VDM)	UPS	TS	λ	mj	ICj (90%) k=1,28	ICj (95%) k=1,65	ICj (99%) k=2,33	ICj (99,5%) k=2,58	Categorização 90% - 95% - 99,5%
km inicial	km final		Vítimas Fatais	Vítimas Feridas	Sem Vítimas	Total												
0,00	1,00	070BDF0010	0	3	3	6	47.481	DUP	493.361	18	1,038627	2,398977	17,330565	2,846356	2,984016	3,237013	3,330027	Segmento não é crítico
1,00	2,00	070BDF0010	0	4	1	5	47.481	DUP		21	1,211732		17,330565	2,846356	2,984016	3,237013	3,330027	Segmento não é crítico
2,00	3,00	070BDF0010	0	6	2	8	47.481	DUP		32	1,846449		17,330565	2,846356	2,984016	3,237013	3,330027	Segmento não é crítico
3,00	4,00	070BDF0010	0	6	1	7	47.481	DUP		31	1,788747		17,330565	2,846356	2,984016	3,237013	3,330027	Segmento não é crítico
4,00	5,00	070BDF0010	0	4	1	5	47.481	DUP		21	1,211732		17,330565	2,846356	2,984016	3,237013	3,330027	Segmento não é crítico
5,00	6,00	070BDF0010	0	9	4	13	47.481	DUP		49	2,827375		17,330565	2,846356	2,984016	3,237013	3,330027	Segmento não é crítico
6,00	7,00	070BDF0010	0	7	2	9	47.481	DUP		37	2,134956		17,330565	2,846356	2,984016	3,237013	3,330027	Segmento não é crítico
7,00	8,00	070BDF0010	0	8	2	10	47.481	DUP		42	2,423464		17,330565	2,846356	2,984016	3,237013	3,330027	Segmento não é crítico
8,00	9,00	070BDF0012	0	15	5	20	47.481	DUP		80	4,616122		17,330565	2,846356	2,984016	3,237013	3,330027	Altamente significativo
9,00	10,00	070BDF0012	0	13	6	19	33.016	DUP		71	5,891705		12,050840	2,928589	3,093673	3,397072	3,508615	Altamente significativo
10,00	11,00	070BDF0012	0	5	5	10	33.016	DUP		30	2,489453		12,050840	2,928589	3,093673	3,397072	3,508615	Segmento não é crítico
11,00	12,00	070BDF0012	1	3	2	6	33.016	DRP	198.096	30	2,489453	2,378811	12,050840	2,906017	3,0704063	3,372527	3,483600	Segmento não é crítico
12,00	13,00	070BDF0012	1	6	2	9	33.016	DRP		45	3,734180		12,050840	2,906017	3,0704063	3,372527	3,483600	Altamente significativo
13,00	14,00	070BDF0030	0	2	5	7	33.016	DRP		15	1,244727		12,050840	2,906017	3,0704063	3,372527	3,483600	Segmento não é crítico
14,00	15,00	070BDF0030	0	5	1	6	33.016	DRP		26	2,157526		12,050840	2,906017	3,0704063	3,372527	3,483600	Segmento não é crítico
15,00	16,00	070BDF0030	0	7	4	11	33.016	DRP		39	3,236289		12,050840	2,906017	3,0704063	3,372527	3,483600	Levemente significativo
16,00	17,00	070BDF0050	0	3	2	5	33.016	DRP		17	1,410690		12,050840	2,906017	3,0704063	3,372527	3,483600	Segmento não é crítico
17,00	18,00	070BDF0050	2	5	3	10	33.016	DRO	98.906	54	4,481015	2,576128	12,050840	3,126451	3,297522	3,611923	3,727512	Altamente significativo
18,00	19,00	070BDF0050	0	4	6	10	32.945	DRO		26	2,162176		12,024925	3,126999	3,2982542	3,612994	3,728707	Segmento não é crítico
19,00	19,80	070BDF0050	0	2	3	5	32.945	DRO		13	1,351360		9,619940	3,186533	3,3780025	3,729892	3,859263	Segmento não é crítico

APÊNDICE C – MALHA COMPLETA ANALISADA (BR-251/DF)

2013																		
Segmento		Código SNV	Acidentes				VDM	Classe	Σ (VDM)	UPS	TS	λ	mj	ICj (90%) k=1,28	ICj (95%) k=1,65	ICj (99%) k=2,33	ICj (99,5%) k=2,58	Categorização 90% - 95% - 99,5%
km inicial	km final		Vítimas Fatais	Vítimas Feridas	Sem Vítimas	Total												
19,00	20,00	251BDF0530	0	1	0	1	9.736	SRM	85.560	5	1,407008	0,864570	3,553640	1,355224	1,537725	1,873132	1,996443	Levemente significativo
20,00	21,00	251BDF0530	0	0	0	0	9.736	SRM		0	0,000000		3,553640	1,355224	1,537725	1,873132	1,996443	Segmento não é crítico
21,00	22,00	251BDF0530	0	0	0	0	9.736	SRM		0	0,000000		3,553640	1,355224	1,537725	1,873132	1,996443	Segmento não é crítico
22,00	23,00	251BDF0530	0	1	1	2	9.736	SRM		6	1,688410		3,553640	1,355224	1,537725	1,873132	1,996443	Levemente significativo
26,00	27,00	251BDF0530	0	0	0	0	9.736	SRM		0	0,000000		3,553640	1,355224	1,537725	1,873132	1,996443	Segmento não é crítico
27,00	28,00	251BDF0530	0	0	0	0	9.736	SRM		0	0,000000		3,553640	1,355224	1,537725	1,873132	1,996443	Segmento não é crítico
29,00	30,00	251BDF0530	0	0	0	0	9.736	SRM		0	0,000000		3,553640	1,355224	1,537725	1,873132	1,996443	Segmento não é crítico
37,00	38,00	251BDF0550	0	0	0	0	4.352	SRM		0	0,000000		1,588480	1,494124	1,767091	2,268761	2,453198	Segmento não é crítico
38,00	39,00	251BDF0550	0	2	0	2	4.352	SRM		10	6,295326		1,588480	1,494124	1,767091	2,268761	2,453198	Altamente significativo
39,00	40,00	251BDF0550	0	1	0	1	4.352	SRM		5	3,147663		1,588480	1,494124	1,767091	2,268761	2,453198	Altamente significativo
40,00	41,00	251BDF0550	0	0	1	1	4.352	SRM		1	0,629533		1,588480	1,494124	1,767091	2,268761	2,453198	Segmento não é crítico
18,00	19,00	251BDF0530	0	1	0	1	9.736	SRO	52.000	5	1,407008	0,579557	3,553640	0,955774	1,105196	1,379809	1,480769	Levemente significativo
23,00	24,00	251BDF0530	0	1	0	1	9.736	SRO		5	1,407008		3,553640	0,955774	1,105196	1,379809	1,480769	Levemente significativo
24,00	25,00	251BDF0530	0	0	0	0	9.736	SRO		0	0,000000		3,553640	0,955774	1,105196	1,379809	1,480769	Segmento não é crítico
28,00	29,00	251BDF0530	0	0	0	0	9.736	SRO		0	0,000000		3,553640	0,955774	1,105196	1,379809	1,480769	Segmento não é crítico
34,00	35,00	251BDF0550	0	0	0	0	4.352	SRO		0	0,000000		1,588480	1,037947	1,261438	1,672177	1,823184	Segmento não é crítico
35,00	36,00	251BDF0550	0	0	1	1	4.352	SRO		1	0,629533		1,588480	1,037947	1,261438	1,672177	1,823184	Segmento não é crítico
36,00	37,00	251BDF0550	0	0	0	0	4.352	SRO		0	0,000000		1,588480	1,037947	1,261438	1,672177	1,823184	Segmento não é crítico
0,00	1,00	251BDF0490	0	0	0	0	8.263	SRP	206.476	0	0,000000	1,074787	3,015995	1,673115	1,893990	2,299924	2,449164	Segmento não é crítico
1,00	2,00	251BDF0490	0	0	0	0	8.263	SRP		0	0,000000		3,015995	1,673115	1,893990	2,299924	2,449164	Segmento não é crítico

2,00	3,00	251BDF0490	0	0	1	1	8.263	SRP	1	0,331566	3,015995	1,673115	1,893990	2,299924	2,449164	Segmento não é crítico
3,00	4,00	251BDF0490	0	0	0	0	8.263	SRP	0	0,000000	3,015995	1,673115	1,893990	2,299924	2,449164	Segmento não é crítico
4,00	5,00	251BDF0490	0	1	0	1	8.263	SRP	5	1,657828	3,015995	1,673115	1,893990	2,299924	2,449164	Segmento não é crítico
5,00	6,00	251BDF0490	0	0	0	0	8.263	SRP	0	0,000000	3,015995	1,673115	1,893990	2,299924	2,449164	Segmento não é crítico
6,00	7,00	251BDF0510	0	0	0	0	8.263	SRP	0	0,000000	3,015995	1,673115	1,893990	2,299924	2,449164	Segmento não é crítico
7,00	8,00	251BDF0515	0	0	0	0	8.263	SRP	0	0,000000	3,015995	1,673115	1,893990	2,299924	2,449164	Segmento não é crítico
8,00	9,00	251BDF0520	0	1	0	1	8.263	SRP	5	1,657828	3,015995	1,673115	1,893990	2,299924	2,449164	Segmento não é crítico
9,00	10,00	251BDF0520	0	0	0	0	8.263	SRP	0	0,000000	3,015995	1,673115	1,893990	2,299924	2,449164	Segmento não é crítico
10,00	11,00	251BDF0520	0	1	1	2	8.263	SRP	6	1,989393	3,015995	1,673115	1,893990	2,299924	2,449164	Levemente significativo
11,00	12,00	251BDF0525	0	0	0	0	8.263	SRP	0	0,000000	3,015995	1,673115	1,893990	2,299924	2,449164	Segmento não é crítico
12,00	13,00	251BDF0525	0	0	0	0	9.736	SRP	0	0,000000	3,553640	1,638025	1,841507	2,215474	2,352962	Segmento não é crítico
13,00	14,00	251BDF0525	0	1	0	1	9.736	SRP	5	1,407008	3,553640	1,638025	1,841507	2,215474	2,352962	Segmento não é crítico
14,00	15,00	251BDF0530	0	1	0	1	9.736	SRP	5	1,407008	3,553640	1,638025	1,841507	2,215474	2,352962	Segmento não é crítico
15,00	16,00	251BDF0530	0	0	0	0	9.736	SRP	0	0,000000	3,553640	1,638025	1,841507	2,215474	2,352962	Segmento não é crítico
16,00	17,00	251BDF0530	0	0	0	0	9.736	SRP	0	0,000000	3,553640	1,638025	1,841507	2,215474	2,352962	Segmento não é crítico
17,00	18,00	251BDF0530	0	1	0	1	9.736	SRP	5	1,407008	3,553640	1,638025	1,841507	2,215474	2,352962	Segmento não é crítico
25,00	26,00	251BDF0530	0	0	0	0	9.736	SRP	0	0,000000	3,553640	1,638025	1,841507	2,215474	2,352962	Segmento não é crítico
30,00	31,00	251BDF0530	0	1	0	1	4.352	SRP	5	3,147663	1,588480	1,812905	2,117254	2,676598	2,882240	Altamente significativo
31,00	32,00	251BDF0530	0	1	0	1	4.352	SRP	5	3,147663	1,588480	1,812905	2,117254	2,676598	2,882240	Altamente significativo
32,00	33,00	251BDF0532	1	1	1	3	4.352	SRP	19	11,961120	1,588480	1,812905	2,117254	2,676598	2,882240	Altamente significativo
33,00	34,00	251BDF0550	0	3	0	3	4.352	SRP	15	9,442990	1,588480	1,812905	2,117254	2,676598	2,882240	Altamente significativo
41,00	42,00	251BDF0550	0	0	0	0	4.352	SRP	0	0,000000	1,588480	1,812905	2,117254	2,676598	2,882240	Segmento não é crítico
42,00	43,00	251BDF0552	0	1	0	1	4.352	SRP	5	3,147663	1,588480	1,812905	2,117254	2,676598	2,882240	Altamente significativo
43,00	44,00	251BDF0552	0	0	0	0	4.352	SRP	0	0,000000	1,588480	1,812905	2,117254	2,676598	2,882240	Segmento não é crítico
44,00	45,00	251BDF0552	0	0	0	0	4.352	SRP	0	0,000000	1,588480	1,812905	2,117254	2,676598	2,882240	Segmento não é crítico
45,00	45,60	251BDF0552	0	0	0	0	4.352	SRP	0	0,000000	0,953088	1,909444	2,302357	3,024468	3,289949	Segmento não é crítico

2014																		
Segmento		Código SNV	Acidentes				VDM	Classe	Σ (VDM)	UPS	TS	λ	mj	ICj (90%) k=1,28	ICj (95%) k=1,65	ICj (99%) k=2,33	ICj (99,5%) k=2,58	Categorização 90% - 95% - 99,5%
km inicial	km final		Vítimas Fatais	Vítimas Feridas	Sem Vítimas	Total												
19,00	20,00	251BDF0530	0	0	0	0	9.988	SRM	87.776	0	0,000000	1,498210	3,645620	2,181619	2,418812	2,854735	3,015001	Segmento não é crítico
20,00	21,00	251BDF0530	0	1	0	1	9.988	SRM		5	1,371509		3,645620	2,181619	2,418812	2,854735	3,015001	Segmento não é crítico
21,00	22,00	251BDF0530	0	0	0	0	9.988	SRM		0	0,000000		3,645620	2,181619	2,418812	2,854735	3,015001	Segmento não é crítico
22,00	23,00	251BDF0530	0	1	0	1	9.988	SRM		5	1,371509		3,645620	2,181619	2,418812	2,854735	3,015001	Segmento não é crítico
26,00	27,00	251BDF0530	0	0	0	0	9.988	SRM		0	0,000000		3,645620	2,181619	2,418812	2,854735	3,015001	Segmento não é crítico
27,00	28,00	251BDF0530	0	1	0	1	9.988	SRM		5	1,371509		3,645620	2,181619	2,418812	2,854735	3,015001	Segmento não é crítico
29,00	30,00	251BDF0530	0	0	0	0	9.988	SRM		0	0,000000		3,645620	2,181619	2,418812	2,854735	3,015001	Segmento não é crítico
37,00	38,00	251BDF0550	1	2	0	3	4.465	SRM		23	14,112810		1,629725	2,418677	2,773433	3,425419	3,665120	Altamente significativo
38,00	39,00	251BDF0550	0	0	0	0	4.465	SRM		0	0,000000		1,629725	2,418677	2,773433	3,425419	3,665120	Segmento não é crítico
39,00	40,00	251BDF0550	0	2	0	2	4.465	SRM		10	6,136005		1,629725	2,418677	2,773433	3,425419	3,665120	Altamente significativo
40,00	41,00	251BDF0550	0	0	0	0	4.465	SRM		0	0,000000		1,629725	2,418677	2,773433	3,425419	3,665120	Segmento não é crítico
18,00	19,00	251BDF0530	0	0	0	0	9.988	SRO	53.347	0	0,000000	3,132759	3,645620	4,182163	4,525151	5,155508	5,387257	Segmento não é crítico
23,00	24,00	251BDF0530	0	0	0	0	9.988	SRO		0	0,000000		3,645620	4,182163	4,525151	5,155508	5,387257	Segmento não é crítico
24,00	25,00	251BDF0530	0	1	0	1	9.988	SRO		5	1,371509		3,645620	4,182163	4,525151	5,155508	5,387257	Segmento não é crítico
28,00	29,00	251BDF0530	0	1	0	1	9.988	SRO		5	1,371509		3,645620	4,182163	4,525151	5,155508	5,387257	Segmento não é crítico
34,00	35,00	251BDF0550	0	0	0	0	4.465	SRO		0	0,000000		1,629725	4,600623	5,113612	6,056403	6,403017	Segmento não é crítico
35,00	36,00	251BDF0550	1	2	0	3	4.465	SRO		23	14,112810		1,629725	4,600623	5,113612	6,056403	6,403017	Altamente significativo
36,00	37,00	251BDF0550	1	3	0	4	4.465	SRO		28	17,180813		1,629725	4,600623	5,113612	6,056403	6,403017	Altamente significativo
0,00	1,00	251BDF0490	0	1	0	1	8.477	SRP	211.825	5	1,615976	1,047647	3,094105	1,630867	1,846166	2,241850	2,387322	Segmento não é crítico
1,00	2,00	251BDF0490	0	0	0	0	8.477	SRP		0	0,000000		3,094105	1,630867	1,846166	2,241850	2,387322	Segmento não é crítico
2,00	3,00	251BDF0490	0	0	1	1	8.477	SRP		1	0,323195		3,094105	1,630867	1,846166	2,241850	2,387322	Segmento não é crítico
3,00	4,00	251BDF0490	0	1	0	1	8.477	SRP		5	1,615976		3,094105	1,630867	1,846166	2,241850	2,387322	Segmento não é crítico

4,00	5,00	251BDF0490	0	1	1	2	8.477	SRP
5,00	6,00	251BDF0490	0	0	0	0	8.477	SRP
6,00	7,00	251BDF0510	0	1	0	1	8.477	SRP
7,00	8,00	251BDF0515	0	0	0	0	8.477	SRP
8,00	9,00	251BDF0520	0	0	0	0	8.477	SRP
9,00	10,00	251BDF0520	0	1	0	1	8.477	SRP
10,00	11,00	251BDF0520	0	1	0	1	8.477	SRP
11,00	12,00	251BDF0525	0	0	0	0	8.477	SRP
12,00	13,00	251BDF0525	0	0	0	0	9.988	SRP
13,00	14,00	251BDF0525	0	0	0	0	9.988	SRP
14,00	15,00	251BDF0530	0	0	0	0	9.988	SRP
15,00	16,00	251BDF0530	0	1	0	1	9.988	SRP
16,00	17,00	251BDF0530	0	0	0	0	9.988	SRP
17,00	18,00	251BDF0530	0	0	1	1	9.988	SRP
25,00	26,00	251BDF0530	0	1	0	1	9.988	SRP
30,00	31,00	251BDF0530	1	2	0	3	4.465	SRP
31,00	32,00	251BDF0530	0	0	0	0	4.465	SRP
32,00	33,00	251BDF0532	0	0	0	0	4.465	SRP
33,00	34,00	251BDF0550	0	3	0	3	4.465	SRP
41,00	42,00	251BDF0550	0	0	0	0	4.465	SRP
42,00	43,00	251BDF0552	0	0	0	0	4.465	SRP
43,00	44,00	251BDF0552	0	0	0	0	4.465	SRP
44,00	45,00	251BDF0552	0	0	0	0	4.465	SRP
45,00	45,60	251BDF0552	0	0	0	0	4.465	SRP

6	1,939171
0	0,000000
5	1,615976
0	0,000000
0	0,000000
5	1,615976
5	1,615976
0	0,000000
0	0,000000
0	0,000000
0	0,000000
5	1,371509
0	0,000000
1	0,274302
5	1,371509
23	14,112810
0	0,000000
0	0,000000
15	9,204007
0	0,000000
0	0,000000
0	0,000000
0	0,000000
0	0,000000

3,094105	1,630867	1,846166	2,241850	2,387322	Levemente significativo
3,094105	1,630867	1,846166	2,241850	2,387322	Segmento não é crítico
3,094105	1,630867	1,846166	2,241850	2,387322	Segmento não é crítico
3,094105	1,630867	1,846166	2,241850	2,387322	Segmento não é crítico
3,094105	1,630867	1,846166	2,241850	2,387322	Segmento não é crítico
3,094105	1,630867	1,846166	2,241850	2,387322	Segmento não é crítico
3,094105	1,630867	1,846166	2,241850	2,387322	Segmento não é crítico
3,094105	1,630867	1,846166	2,241850	2,387322	Segmento não é crítico
3,645620	1,596666	1,795012	2,159540	2,293557	Segmento não é crítico
3,645620	1,596666	1,795012	2,159540	2,293557	Segmento não é crítico
3,645620	1,596666	1,795012	2,159540	2,293557	Segmento não é crítico
3,645620	1,596666	1,795012	2,159540	2,293557	Segmento não é crítico
3,645620	1,596666	1,795012	2,159540	2,293557	Segmento não é crítico
3,645620	1,596666	1,795012	2,159540	2,293557	Segmento não é crítico
3,645620	1,596666	1,795012	2,159540	2,293557	Segmento não é crítico
3,645620	1,596666	1,795012	2,159540	2,293557	Segmento não é crítico
1,629725	1,767113	2,063769	2,608973	2,809416	Altamente significativo
1,629725	1,767113	2,063769	2,608973	2,809416	Segmento não é crítico
1,629725	1,767113	2,063769	2,608973	2,809416	Segmento não é crítico
1,629725	1,767113	2,063769	2,608973	2,809416	Altamente significativo
1,629725	1,767113	2,063769	2,608973	2,809416	Segmento não é crítico
1,629725	1,767113	2,063769	2,608973	2,809416	Segmento não é crítico
1,629725	1,767113	2,063769	2,608973	2,809416	Segmento não é crítico
1,629725	1,767113	2,063769	2,608973	2,809416	Segmento não é crítico
0,977835	1,861218	2,244198	2,948054	3,206824	Segmento não é crítico

2015																		
Segmento		Código SNV	Acidentes				VDM	Classe	Σ (VDM)	UPS	TS	λ	mj	ICj (90%) k=1,28	ICj (95%) k=1,65	ICj (99%) k=2,33	ICj (99,5%) k=2,58	Categorização 90% - 95% - 99,5%
km inicial	km final		Vítimas Fatais	Vítimas Feridas	Sem Vítimas	Total												
19,00	20,00	251BDF0530	0	0	0	0	10.142	SRM	89.130	0	0,000000	1,106587	3,701830	1,671352	1,873648	2,245434	2,382121	Segmento não é crítico
20,00	21,00	251BDF0530	0	2	0	2	10.142	SRM		10	2,701367		3,701830	1,671352	1,873648	2,245434	2,382121	Altamente significativo
21,00	22,00	251BDF0530	0	0	0	0	10.142	SRM		0	0,000000		3,701830	1,671352	1,873648	2,245434	2,382121	Segmento não é crítico
22,00	23,00	251BDF0530	0	0	1	1	10.142	SRM		1	0,270137		3,701830	1,671352	1,873648	2,245434	2,382121	Segmento não é crítico
26,00	27,00	251BDF0530	0	0	0	0	10.142	SRM		0	0,000000		3,701830	1,671352	1,873648	2,245434	2,382121	Segmento não é crítico
27,00	28,00	251BDF0530	0	0	0	0	10.142	SRM		0	0,000000		3,701830	1,671352	1,873648	2,245434	2,382121	Segmento não é crítico
29,00	30,00	251BDF0530	0	1	0	1	10.142	SRM		5	1,350683		3,701830	1,671352	1,873648	2,245434	2,382121	Segmento não é crítico
37,00	38,00	251BDF0550	0	2	0	2	4.534	SRM		10	6,042625		1,654910	1,851140	2,153697	2,709748	2,914179	Altamente significativo
38,00	39,00	251BDF0550	0	1	0	1	4.534	SRM		5	3,021312		1,654910	1,851140	2,153697	2,709748	2,914179	Altamente significativo
39,00	40,00	251BDF0550	0	1	0	1	4.534	SRM		5	3,021312		1,654910	1,851140	2,153697	2,709748	2,914179	Altamente significativo
40,00	41,00	251BDF0550	0	0	0	0	4.534	SRM		0	0,000000		1,654910	1,851140	2,153697	2,709748	2,914179	Segmento não é crítico
18,00	19,00	251BDF0530	0	0	1	1	10.142	SRO	54.170	1	0,270137	1,567870	3,701830	2,265824	2,506620	2,949163	3,111862	Segmento não é crítico
23,00	24,00	251BDF0530	0	0	0	0	10.142	SRO		0	0,000000		3,701830	2,265824	2,506620	2,949163	3,111862	Segmento não é crítico
24,00	25,00	251BDF0530	0	0	0	0	10.142	SRO		0	0,000000		3,701830	2,265824	2,506620	2,949163	3,111862	Segmento não é crítico
28,00	29,00	251BDF0530	0	1	1	2	10.142	SRO		6	1,620820		3,701830	2,265824	2,506620	2,949163	3,111862	Segmento não é crítico
34,00	35,00	251BDF0550	0	1	0	1	4.534	SRO		5	3,021312		1,654910	2,511623	2,871762	3,533638	3,776974	Levemente significativo
35,00	36,00	251BDF0550	1	1	0	2	4.534	SRO		18	10,876724		1,654910	2,511623	2,871762	3,533638	3,776974	Altamente significativo
36,00	37,00	251BDF0550	0	0	1	1	4.534	SRO		1	0,604262		1,654910	2,511623	2,871762	3,533638	3,776974	Segmento não é crítico
0,00	1,00	251BDF0490	1	4	0	5	8.608	SRP	215.096	33	10,503132	1,210036	3,141920	1,845247	2,074864	2,496862	2,652009	Altamente significativo
1,00	2,00	251BDF0490	0	0	0	0	8.608	SRP		0	0,000000		3,141920	1,845247	2,074864	2,496862	2,652009	Segmento não é crítico
2,00	3,00	251BDF0490	1	0	0	1	8.608	SRP		13	4,137597		3,141920	1,845247	2,074864	2,496862	2,652009	Altamente significativo
3,00	4,00	251BDF0490	0	0	0	0	8.608	SRP		0	0,000000		3,141920	1,845247	2,074864	2,496862	2,652009	Segmento não é crítico
4,00	5,00	251BDF0490	0	0	0	0	8.608	SRP		0	0,000000		3,141920	1,845247	2,074864	2,496862	2,652009	Segmento não é crítico

5,00	6,00	251BDF0490	0	0	0	0	8.608	SRP	0	0,000000	3,141920	1,845247	2,074864	2,496862	2,652009	Segmento não é crítico
6,00	7,00	251BDF0510	0	0	1	1	8.608	SRP	1	0,318277	3,141920	1,845247	2,074864	2,496862	2,652009	Segmento não é crítico
7,00	8,00	251BDF0515	0	0	0	0	8.608	SRP	0	0,000000	3,141920	1,845247	2,074864	2,496862	2,652009	Segmento não é crítico
8,00	9,00	251BDF0520	0	0	1	1	8.608	SRP	1	0,318277	3,141920	1,845247	2,074864	2,496862	2,652009	Segmento não é crítico
9,00	10,00	251BDF0520	0	0	0	0	8.608	SRP	0	0,000000	3,141920	1,845247	2,074864	2,496862	2,652009	Segmento não é crítico
10,00	11,00	251BDF0520	0	0	0	0	8.608	SRP	0	0,000000	3,141920	1,845247	2,074864	2,496862	2,652009	Segmento não é crítico
11,00	12,00	251BDF0525	0	0	0	0	8.608	SRP	0	0,000000	3,141920	1,845247	2,074864	2,496862	2,652009	Segmento não é crítico
12,00	13,00	251BDF0525	1	0	1	2	10.142	SRP	14	3,781913	3,701830	1,806782	2,018322	2,407099	2,550031	Altamente significativo
13,00	14,00	251BDF0525	0	0	0	0	10.142	SRP	0	0,000000	3,701830	1,806782	2,018322	2,407099	2,550031	Segmento não é crítico
14,00	15,00	251BDF0530	0	0	0	0	10.142	SRP	0	0,000000	3,701830	1,806782	2,018322	2,407099	2,550031	Segmento não é crítico
15,00	16,00	251BDF0530	0	1	0	1	10.142	SRP	5	1,350683	3,701830	1,806782	2,018322	2,407099	2,550031	Segmento não é crítico
16,00	17,00	251BDF0530	0	0	0	0	10.142	SRP	0	0,000000	3,701830	1,806782	2,018322	2,407099	2,550031	Segmento não é crítico
17,00	18,00	251BDF0530	0	0	0	0	10.142	SRP	0	0,000000	3,701830	1,806782	2,018322	2,407099	2,550031	Segmento não é crítico
25,00	26,00	251BDF0530	0	2	0	2	10.142	SRP	10	2,701367	3,701830	1,806782	2,018322	2,407099	2,550031	Altamente significativo
30,00	31,00	251BDF0530	1	0	0	1	4.534	SRP	13	7,855412	1,654910	2,002421	2,318804	2,900266	3,114038	Altamente significativo
31,00	32,00	251BDF0530	0	0	0	0	4.534	SRP	0	0,000000	1,654910	2,002421	2,318804	2,900266	3,114038	Segmento não é crítico
32,00	33,00	251BDF0532	0	0	0	0	4.534	SRP	0	0,000000	1,654910	2,002421	2,318804	2,900266	3,114038	Segmento não é crítico
33,00	34,00	251BDF0550	0	0	0	0	4.534	SRP	0	0,000000	1,654910	2,002421	2,318804	2,900266	3,114038	Segmento não é crítico
41,00	42,00	251BDF0550	0	0	0	0	4.534	SRP	0	0,000000	1,654910	2,002421	2,318804	2,900266	3,114038	Segmento não é crítico
42,00	43,00	251BDF0552	0	1	0	1	4.534	SRP	5	3,021312	1,654910	2,002421	2,318804	2,900266	3,114038	Levemente significativo
43,00	44,00	251BDF0552	0	0	0	0	4.534	SRP	0	0,000000	1,654910	2,002421	2,318804	2,900266	3,114038	Segmento não é crítico
44,00	45,00	251BDF0552	0	0	0	0	4.534	SRP	0	0,000000	1,654910	2,002421	2,318804	2,900266	3,114038	Segmento não é crítico
45,00	45,60	251BDF0552	0	0	0	0	4.534	SRP	0	0,000000	0,992946	2,119498	2,527947	3,278611	3,554590	Segmento não é crítico

ANEXO A – DADOS DE ACIDENTES

Ano	UF	BR	km	Causa do acidente	Tipo de acidente	Classificação do acidente	Sentido da via	Mortos	Ilesos	Feridos
2013	DF	20	11,3	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Fatais	Crescente	1	1	0
2013	DF	20	19	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	13	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2013	DF	20	3	Outras	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Fatais	Decrescente	1	1	0
2013	DF	20	15,8	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	9,6	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	8,8	Falta de atenção	Colisão com objeto fixo	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	17	Falta de atenção	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2013	DF	20	17,7	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	9	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	3	0
2013	DF	20	11	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	49,6	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	39	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	56	Defeito mecânico em veículo	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	14	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	9,9	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	2
2013	DF	20	9	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	46	Outras	Colisão frontal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	3	3
2013	DF	20	46	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2013	DF	20	56,9	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2013	DF	20	47	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	20	10,3	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	5	0
2013	DF	20	11,1	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	1	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	2
2013	DF	20	9	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0

2013	DF	20	45	Outras	Capotamento	Com Vítimas Fatais	Crescente	1	0	1
2013	DF	20	1	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	16,5	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	3
2013	DF	20	18	Falta de atenção	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2013	DF	20	12	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	7	Outras	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	12,1	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	49	Velocidade incompatível	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	3	2
2013	DF	20	52,4	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	52,5	Falta de atenção	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	15	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	21	Outras	Colisão com objeto fixo	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	45	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	18	Outras	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	21	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	3	3
2013	DF	20	4,9	Ingestão de álcool	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	4	Dormindo	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	52	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	20	19,5	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	18	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	46	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	6	Falta de atenção	Colisão com objeto fixo	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2013	DF	20	16	Velocidade incompatível	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	36	Defeito mecânico em veículo	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	3
2013	DF	20	6	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	8	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	3	0
2013	DF	20	49,6	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	4
2013	DF	20	10	Falta de atenção	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2013	DF	20	2,7	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	2

2013	DF	20	19	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	2
2013	DF	20	46	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2013	DF	20	28	Não guardar distância de segurança	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	2
2013	DF	20	1	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	19,6	Outras	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	39	Dormindo	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	2
2013	DF	20	9	Outras	Colisão Transversal	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	4,1	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	4	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	8,4	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	20	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	11,1	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	10	Outras	Colisão lateral	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	28	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2013	DF	20	0	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	7	2
2013	DF	20	2	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	5,3	Defeito mecânico em veículo	Colisão Transversal	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	24	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2013	DF	20	14	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2013	DF	20	24,7	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	20	21	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	26	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	20	49	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	9,9	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	2
2013	DF	20	22,2	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2013	DF	20	22	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2013	DF	20	57	Falta de atenção	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	20	6	Velocidade incompatível	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	10	Falta de atenção	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0

2013	DF	20	10,2	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	4	3
2013	DF	20	30	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	3
2013	DF	20	46	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	12	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	5	1
2013	DF	20	3,8	Velocidade incompatível	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	4	0
2013	DF	20	16	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	14	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2013	DF	20	51,9	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	4
2013	DF	20	9	Falta de atenção	Capotamento	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	20	10	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	2
2013	DF	20	45	Outras	Capotamento	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	29	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	20	17,9	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	3	1
2013	DF	20	5,6	Falta de atenção	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	6
2013	DF	20	10	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	2	Defeito mecânico em veículo	Incêndio	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	20	0	Defeito mecânico em veículo	Colisão com objeto fixo	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	20	14,1	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	11	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	3
2013	DF	20	1,7	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	2
2013	DF	20	2,2	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	20	8	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Fatais	Decrescente	1	0	0
2013	DF	20	8	Outras	Colisão com objeto fixo	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	20	11	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	16	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	14	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	16	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	2
2013	DF	20	8,4	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2013	DF	20	15	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0

2013	DF	20	21	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	3	0
2013	DF	20	49,6	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	51,9	Outras	Capotamento	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	46	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	3
2013	DF	20	15,8	Ingestão de álcool	Capotamento	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	12	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2013	DF	20	12,3	Não guardar distância de segurança	Colisão com objeto fixo	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	20	12	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2013	DF	20	13,8	Defeito mecânico em veículo	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2013	DF	20	17,1	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	3
2013	DF	20	5	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2013	DF	20	49,3	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	49,6	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	46	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	46,5	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	20,4	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2013	DF	20	20,3	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2013	DF	20	49,6	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Com Vítimas Fatais	Crescente	1	0	1
2013	DF	20	49	Outras	Tombamento	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	57	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	3
2013	DF	20	48	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	12	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	4	1
2013	DF	20	6	Velocidade incompatível	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	2
2013	DF	20	45	Outras	Capotamento	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	46,4	Defeito na via	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	17	Ultrapassagem indevida	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	3	0
2013	DF	20	40	Defeito mecânico em veículo	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	24,6	Outras	Capotamento	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	20	15	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	5	0

2013	DF	20	7	Falta de atenção	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	8,9	Ingestão de álcool	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	26	Falta de atenção	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Fatais	Crescente	1	1	0
2013	DF	20	6,6	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	5
2013	DF	20	10,1	Falta de atenção	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	20	46,5	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	52,6	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	5
2013	DF	20	18	Falta de atenção	Colisão frontal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	1,8	Outras	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	2
2013	DF	20	20	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	11,1	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	2
2013	DF	20	6	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	8	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	13,5	Outras	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Fatais	Crescente	1	0	1
2013	DF	20	5,8	Outras	Colisão com objeto fixo	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	20	15,7	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	3	1
2013	DF	20	42	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	20	20,5	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	3
2013	DF	20	57,1	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	1	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2013	DF	20	1	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	46	Outras	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	3
2013	DF	20	18,2	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	13,2	Ultrapassagem indevida	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2013	DF	20	13	Outras	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2013	DF	20	26,3	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	3	2
2013	DF	20	22	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2013	DF	20	17	Outras	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	2
2013	DF	20	6,9	Dormindo	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1

2013	DF	20	5	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	3,8	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2013	DF	20	9,8	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	10,1	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2013	DF	20	3	Outras	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2013	DF	20	49	Defeito mecânico em veículo	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	19	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	6,7	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2013	DF	20	46	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	25	Outras	Colisão com objeto fixo	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2013	DF	20	38	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	20	25	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	20	4,1	Outras	Colisão Transversal	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	9,1	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	3
2013	DF	20	19,8	Outras	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	9	Outras	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	3,2	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	7	Outras	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2013	DF	20	1,2	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	6,7	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	4,9	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	7	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	57	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	9,1	Falta de atenção	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	20	56,9	Falta de atenção	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	20	1,6	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	2
2013	DF	20	5	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	2
2013	DF	20	19,9	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	4
2013	DF	20	4	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	3

2013	DF	20	35	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	15	Falta de atenção	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	21,1	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	41	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2013	DF	20	6,1	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	15,4	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	18	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	5	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	55	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	3	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	5
2013	DF	20	14	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	8,1	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2013	DF	20	41,5	Falta de atenção	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	3	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2013	DF	20	3,6	Desobediência à sinalização	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	5
2013	DF	20	4	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	47	Falta de atenção	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	11	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	3	0
2013	DF	20	19	Desobediência à sinalização	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	2
2013	DF	20	56,9	Falta de atenção	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	20	46	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	9	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	13	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	24	Defeito mecânico em veículo	Capotamento	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	20	14,3	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	46,2	Velocidade incompatível	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2013	DF	20	6,9	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	6,4	Outras	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	1,7	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0

2013	DF	20	2,5	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2013	DF	20	14,9	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	18	Falta de atenção	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	18	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	5	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	15,6	Defeito mecânico em veículo	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	3
2013	DF	20	16	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	6,6	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2013	DF	20	6	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	15	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	9	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	20	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	2
2013	DF	20	0,6	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	21	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2013	DF	20	45	Outras	Capotamento	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	5	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	20	6	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2013	DF	20	14	Outras	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Fatais	Decrescente	1	1	0
2013	DF	20	46,5	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	4	Outras	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	20	33	Outras	Tombamento	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	20	56,8	Velocidade incompatível	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	2
2013	DF	20	20	Ultrapassagem indevida	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	45	Outras	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	17,2	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2013	DF	20	17,2	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	1,6	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2013	DF	20	5,1	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2013	DF	20	7	Falta de atenção	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	3

2013	DF	20	10	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	4	0
2013	DF	20	21,1	Defeito mecânico em veículo	Colisão com objeto fixo	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	11	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	3
2013	DF	20	16	Falta de atenção	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Fatais	Decrescente	1	0	1
2013	DF	20	17,2	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	28	Falta de atenção	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	20	10	Outras	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	2
2013	DF	20	9	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2013	DF	20	13	Falta de atenção	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	6
2013	DF	20	16	Outras	Capotamento	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	2,7	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	5	1
2013	DF	20	6	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	16,5	Outras	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	3
2013	DF	20	19	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2013	DF	20	10	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2013	DF	20	2	Falta de atenção	Colisão Transversal	Sem Vítimas	Decrescente	0	5	0
2013	DF	20	40	Ingestão de álcool	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2013	DF	20	9	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	5	1
2013	DF	20	27	Defeito mecânico em veículo	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	3
2013	DF	20	10,1	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	24	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	4
2013	DF	20	1	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	20	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	19	Outras	Derramamento de Carga	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	20	1,8	Defeito mecânico em veículo	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	2
2013	DF	20	19	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	56	Dormindo	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	20	2	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	2
2013	DF	20	16	Velocidade incompatível	Capotamento	Com Vítimas Fatais	Crescente	1	0	0

2013	DF	20	4	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	19	Ingestão de álcool	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	2
2013	DF	20	9	Outras	Colisão com objeto fixo	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2013	DF	20	46	Falta de atenção	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2013	DF	20	8	Falta de atenção	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2013	DF	20	15	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	5	2
2013	DF	20	13,8	Não guardar distância de segurança	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2013	DF	20	14	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2013	DF	20	13,9	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	8,5	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	14	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	22	Outras	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2013	DF	20	10	Falta de atenção	Colisão com bicicleta	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	9,3	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2013	DF	20	16	Outras	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	2
2013	DF	20	2	Desobediência à sinalização	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	6	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	4	2
2013	DF	20	13	Falta de atenção	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	19,3	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	2
2013	DF	20	56,8	Dormindo	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	20	2,9	Desobediência à sinalização	Colisão Transversal	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	8,1	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	4	0
2013	DF	20	33,6	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	20	22	Outras	Colisão Transversal	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	6	Falta de atenção	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	20	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	36	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	4	1
2013	DF	20	8,5	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	5
2013	DF	20	10	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	3	0

2013	DF	20	6	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	57,1	Velocidade incompatível	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	20	1	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	22	Falta de atenção	Colisão Transversal	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	35	Defeito mecânico em veículo	Capotamento	Com Vítimas Fatais	Crescente	1	0	4
2013	DF	20	2,5	Outras	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	57	Defeito mecânico em veículo	Incêndio	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	44	Defeito mecânico em veículo	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	2
2013	DF	20	11,8	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	20	47	Defeito na via	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2013	DF	20	12,3	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	20	6	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2013	DF	20	1	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	5	0
2013	DF	20	7,1	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2013	DF	20	11	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	3
2013	DF	20	2,1	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	3	2
2013	DF	20	22	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	2
2013	DF	20	46	Outras	Capotamento	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	20	15	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	6	Desobediência à sinalização	Colisão frontal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2013	DF	20	37	Falta de atenção	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	4	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	9	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	14,4	Outras	Incêndio	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	20	18	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	8
2013	DF	20	3,2	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	28
2013	DF	20	5	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2013	DF	20	2	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	2
2013	DF	20	6,8	Velocidade incompatível	Colisão com objeto fixo	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0

2013	DF	20	16	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	36	Defeito mecânico em veículo	Incêndio	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	8	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	17	Defeito mecânico em veículo	Colisão com objeto fixo	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	10	Outras	Colisão com bicicleta	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	20	31,4	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	12	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	3	1
2013	DF	20	19,8	Ingestão de álcool	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	21	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	5,2	Falta de atenção	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2013	DF	20	5,9	Falta de atenção	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	39,5	Outras	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	20	19,7	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	5	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	3	0
2013	DF	20	2,9	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	1,1	Ingestão de álcool	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	20	12	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	18	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	47,5	Outras	Capotamento	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	20	13,9	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	7	Outras	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	4
2013	DF	20	25	Velocidade incompatível	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	2
2013	DF	20	19	Falta de atenção	Colisão Transversal	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	8,4	Velocidade incompatível	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2013	DF	20	18	Falta de atenção	Capotamento	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	1,3	Não guardar distância de segurança	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	3	Falta de atenção	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	17	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	2
2013	DF	20	4	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0

2013	DF	20	10	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	3
2013	DF	20	12	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	4
2013	DF	20	6	Falta de atenção	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	40,2	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	20	40	Outras	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	4	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	42	Falta de atenção	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	4	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2013	DF	20	11	Velocidade incompatível	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	1	Outras	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	6,3	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	17	Outras	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2013	DF	20	18,8	Falta de atenção	Colisão Transversal	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	11,6	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	3	1
2013	DF	20	6	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	24,9	Velocidade incompatível	Derramamento de Carga	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	49	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	3	1
2013	DF	20	21	Falta de atenção	Colisão com bicicleta	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	2	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	48,3	Outras	Capotamento	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	3,8	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	12,9	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	13	Ingestão de álcool	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	5	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	4	Outras	Capotamento	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	20	4	Velocidade incompatível	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	3
2013	DF	20	0,5	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2013	DF	20	38	Outras	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	20	2,5	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0

2013	DF	20	10	Outras	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	18	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	3	0
2013	DF	20	4	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2013	DF	20	2	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	2
2013	DF	20	4	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	3	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	45,9	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	5,8	Outras	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2013	DF	20	13	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2013	DF	20	19	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	8,5	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	1	Desobediência à sinalização	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	6	Ingestão de álcool	Colisão frontal	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	2
2013	DF	20	45,9	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	46	Velocidade incompatível	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	8,7	Outras	Tombamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	11
2013	DF	20	37,7	Dormindo	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	20	12	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2013	DF	20	4	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	3	1
2013	DF	20	14,5	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2013	DF	20	18	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	2,3	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	40	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	2,2	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2013	DF	20	15	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2013	DF	20	18	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	17,6	Outras	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	18,2	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	25	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0

2013	DF	20	3	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	20	12,4	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2013	DF	20	4	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	2
2013	DF	20	9	Falta de atenção	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	2
2013	DF	20	2	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	10	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	3	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	16,1	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	2
2013	DF	20	11,2	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	25	Outras	Tombamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	20	29	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	20	18	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	4	0
2013	DF	20	10,9	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	32,5	Defeito mecânico em veículo	Tombamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	20	18	Outras	Capotamento	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	5	Outras	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	18	Outras	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	3	1
2013	DF	20	2	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	8,5	Ingestão de álcool	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2013	DF	20	24	Falta de atenção	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	3
2013	DF	20	17,1	Outras	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	20	12	Outras	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	15	Falta de atenção	Colisão com objeto fixo	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2013	DF	20	10,9	Falta de atenção	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2013	DF	20	48,9	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	19	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2013	DF	20	46	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2013	DF	20	24,8	Defeito mecânico em veículo	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	1	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1

2013	DF	20	8	Ingestão de álcool	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	20	8	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	20	8	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	9	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	3	0
2013	DF	20	20	Outras	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2013	DF	20	7	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	16	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2013	DF	20	16,9	Defeito mecânico em veículo	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	2
2013	DF	20	3,5	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	20	36,7	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	11	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	4	0
2013	DF	20	16,3	Defeito mecânico em veículo	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	3	3
2013	DF	20	18	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	1	Outras	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	20	46	Outras	Capotamento	Sem Vítimas	Crescente	0	3	0
2013	DF	20	17,5	Outras	Capotamento	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	12	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	18	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2013	DF	20	19	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2013	DF	20	16	Dormindo	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	3	1
2013	DF	20	23,5	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	16	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	0,2	Outras	Colisão com objeto fixo	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	20	21	Desobediência à sinalização	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2013	DF	20	8,3	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	2
2013	DF	20	24	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	20	42	Outras	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	20	16	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	18	Velocidade incompatível	Colisão lateral	Com Vítimas Fatais	Decrescente	1	1	0

2013	DF	20	29,9	Outras	Capotamento	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	8	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	4	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	3	0
2013	DF	20	10	Não guardar distância de segurança	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	11	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	20	40	Velocidade incompatível	Capotamento	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	20	18,8	Defeito mecânico em veículo	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	20	2	Não guardar distância de segurança	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2013	DF	20	21	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	9	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2013	DF	20	36,8	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	3,8	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Fatais	Crescente	1	1	0
2013	DF	20	17	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	5	0
2013	DF	20	2,9	Outras	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	16	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2013	DF	20	5	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	4,4	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	27,5	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	0,8	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	16	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	4	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	5	0
2013	DF	20	4,6	Outras	Danos Eventuais	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2013	DF	20	24,9	Ingestão de álcool	Saída de Pista	Com Vítimas Fatais	Decrescente	1	1	2
2013	DF	20	19,5	Desobediência à sinalização	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2013	DF	20	8	Falta de atenção	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2013	DF	20	6	Ingestão de álcool	Colisão frontal	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	5	Defeito mecânico em veículo	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	2
2013	DF	20	8,1	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	21	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0

2013	DF	20	17	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2013	DF	20	3,7	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2013	DF	20	4	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	3	Não guardar distância de segurança	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	5	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	3	0
2013	DF	20	8	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	17	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	20	52	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	6	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2013	DF	20	6	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	2	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	51,9	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2013	DF	20	0	Outras	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	2
2013	DF	20	48	Velocidade incompatível	Colisão com objeto fixo	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2013	DF	20	51,9	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2013	DF	20	21	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	20	13	Outras	Incêndio	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	20	9,1	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	36	Outras	Colisão Transversal	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	9	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	8,9	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	3	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	14	Velocidade incompatível	Colisão com objeto fixo	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2013	DF	20	6,6	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	8	Não guardar distância de segurança	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	45	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	2
2013	DF	20	51,8	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2013	DF	20	18	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	49	Velocidade incompatível	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1

2013	DF	20	7,9	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	6	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2013	DF	20	14	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	4	0
2013	DF	20	20	Outras	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	2
2013	DF	20	25,5	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	20	5	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	20	17	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2013	DF	20	40	Velocidade incompatível	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	6
2013	DF	20	46	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2013	DF	20	7,7	Ingestão de álcool	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	45,9	Defeito na via	Capotamento	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	45,9	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	3	7
2013	DF	20	18	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	3
2013	DF	20	57	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	20	15,2	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	6
2013	DF	20	33	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	2	Ingestão de álcool	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	2
2013	DF	20	1,7	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	4	0
2013	DF	20	24	Outras	Colisão com objeto fixo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	20	15	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	46	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	17	Velocidade incompatível	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	50	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2013	DF	20	8	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2013	DF	20	45,9	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	16	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	18,9	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	53,9	Outras	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	6
2013	DF	20	8,2	Velocidade incompatível	Colisão com objeto fixo	Com Vítimas Fatais	Decrescente	2	0	2

2013	DF	20	24	Velocidade incompatível	Tombamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	20	22	Falta de atenção	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	18	Dormindo	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	4	0
2013	DF	20	50	Outras	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	4
2013	DF	20	46	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	20	18	Velocidade incompatível	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	20	17,5	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	20	21	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2013	DF	20	39	Ingestão de álcool	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	4
2013	DF	20	7	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	4	0
2013	DF	20	48	Falta de atenção	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2013	DF	20	20	Falta de atenção	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	20	7,2	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	70	15	Outras	Colisão com objeto fixo	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	70	13	Outras	Capotamento	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	70	16,5	Desobediência à sinalização	Colisão Transversal	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	70	16	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	70	10,2	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	2
2013	DF	70	8	Defeito na via	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2013	DF	70	13,7	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	70	4	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	70	13,6	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	70	13,3	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Fatais	Decrescente	1	0	0
2013	DF	70	10	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	3	3
2013	DF	70	10	Outras	Tombamento	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	70	7,6	Outras	Colisão lateral	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	70	8	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	70	2,5	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2013	DF	70	9	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0

2013	DF	70	19	Outras	Colisão com objeto fixo	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2013	DF	70	12	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	70	12,4	Desobediência à sinalização	Colisão traseira	Com Vítimas Fatais	Decrescente	1	1	0
2013	DF	70	9	Dormindo	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2013	DF	70	2	Outras	Colisão com objeto fixo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	3
2013	DF	70	8	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	70	10	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2013	DF	70	1,4	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	70	4,3	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2013	DF	70	12	Outras	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	70	4	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	2
2013	DF	70	9	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	70	12	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	70	2	Falta de atenção	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	70	5	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	4	0
2013	DF	70	3	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	70	14	Falta de atenção	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	4
2013	DF	70	14	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	3
2013	DF	70	10	Outras	Colisão frontal	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	70	6	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	70	5	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	70	8	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	70	8,9	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	70	3	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2013	DF	70	12	Falta de atenção	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	70	3	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2013	DF	70	9	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	70	13	Falta de atenção	Colisão Transversal	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	70	8,9	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	3

2013	DF	70	14,2	Outras	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	70	10,5	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	70	14,1	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	70	6,6	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	70	2	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	4	0
2013	DF	70	9,6	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	70	17,8	Outras	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	70	9,6	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	70	6	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	70	13,7	Falta de atenção	Colisão Transversal	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	70	16	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2013	DF	70	16	Outras	Tombamento	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	70	1	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	4	0
2013	DF	70	9,8	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	70	10	Ingestão de álcool	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	70	9	Não guardar distância de segurança	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	70	19,8	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2013	DF	70	9	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	70	6	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	70	17	Outras	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	70	12	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	70	19	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2013	DF	70	19	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	70	6	Falta de atenção	Saída de Pista	Com Vítimas Fatais	Decrescente	1	2	0
2013	DF	70	8,2	Falta de atenção	Colisão Transversal	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	70	19	Outras	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2013	DF	70	18	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	4	0
2013	DF	70	4	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	70	4,8	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1

2013	DF	70	12	Outras	Colisão com objeto fixo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	70	3	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	70	2	Outras	Colisão frontal	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	70	13,1	Velocidade incompatível	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	70	13	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2013	DF	70	1	Outras	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	70	7,4	Falta de atenção	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	6
2013	DF	70	0,5	Outras	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	70	12,5	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	70	13	Outras	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2013	DF	70	4	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	70	10,2	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	70	9	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	70	2,4	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	70	6,3	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	70	2,8	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	2
2013	DF	70	7	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	70	0,5	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	70	17,9	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2013	DF	70	5	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	70	13	Defeito mecânico em veículo	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	2
2013	DF	70	19	Falta de atenção	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	70	9	Ingestão de álcool	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2013	DF	70	6,1	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Com Vítimas Fatais	Decrescente	1	0	1
2013	DF	70	5	Outras	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2013	DF	70	5,8	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	2
2013	DF	70	1	Outras	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	2
2013	DF	70	18,5	Falta de atenção	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2013	DF	70	17	Falta de atenção	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1

2013	DF	70	8	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	70	6	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	70	16	Outras	Colisão com objeto fixo	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2013	DF	70	3	Outras	Colisão com objeto fixo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	70	4	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	70	9,8	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2013	DF	70	2	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2013	DF	70	1,5	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	70	9,9	Falta de atenção	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2013	DF	70	2,1	Outras	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	70	9	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	70	7,5	Outras	Capotamento	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	70	9	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	4
2013	DF	70	16	Desobediência à sinalização	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	70	17,5	Outras	Capotamento	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	70	10	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	70	9	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	3	0
2013	DF	70	5	Outras	Colisão lateral	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	70	1	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	2
2013	DF	70	16,8	Outras	Colisão lateral	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	70	17	Outras	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	70	19	Outras	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2013	DF	70	13	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	70	4,6	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	70	6	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	70	1	Outras	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	70	2,5	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	70	19	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	70	4	Desobediência à sinalização	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0

2013	DF	70	1	Dormindo	Colisão com objeto fixo	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	70	5	Outras	Colisão com objeto fixo	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	3
2013	DF	70	1	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	4	1
2013	DF	70	19	Defeito mecânico em veículo	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	4	1
2013	DF	70	5,2	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	70	6	Desobediência à sinalização	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	70	8,9	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	70	1,8	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2013	DF	70	1	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	4	0
2013	DF	70	12,5	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	5	0
2013	DF	70	12	Dormindo	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	70	2,8	Outras	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2013	DF	70	7	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2013	DF	70	17	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	70	19	Falta de atenção	Capotamento	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	70	19	Ingestão de álcool	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	70	11,9	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	70	5,2	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	2
2013	DF	70	5	Falta de atenção	Colisão com bicicleta	Com Vítimas Fatais	Decrescente	1	1	0
2013	DF	70	2	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	4
2013	DF	70	9,5	Outras	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	70	19	Outras	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2013	DF	70	3	Desobediência à sinalização	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	70	3,8	Dormindo	Colisão com objeto fixo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	70	2	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	70	11	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	70	16	Ingestão de álcool	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	70	4	Outras	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	70	5	Ingestão de álcool	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	2

2013	DF	70	15	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	70	18,9	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	3	0
2013	DF	70	5	Falta de atenção	Colisão Transversal	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	70	3,3	Outras	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Fatais	Crescente	1	1	0
2013	DF	70	3	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	70	3,4	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	70	12	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	70	14,2	Ingestão de álcool	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2013	DF	70	1,7	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	3	1
2013	DF	70	10	Desobediência à sinalização	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	70	8,9	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Fatais	Crescente	1	0	3
2013	DF	70	13	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	70	10	Animais na Pista	Atropelamento de animal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2013	DF	70	4	Falta de atenção	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	70	14,5	Defeito mecânico em veículo	Incêndio	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	70	13	Ingestão de álcool	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	70	9	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	70	4	Falta de atenção	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	70	10	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	70	14	Velocidade incompatível	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	3
2013	DF	70	8	Defeito mecânico em veículo	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	4
2013	DF	70	15	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2013	DF	70	12	Ingestão de álcool	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	70	14	Desobediência à sinalização	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	70	1	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2013	DF	70	15	Ingestão de álcool	Colisão com objeto fixo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	2
2013	DF	70	7	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	70	10,5	Outras	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	70	13,7	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1

2013	DF	70	5,5	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2013	DF	70	10,5	Outras	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	2
2013	DF	70	11	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2013	DF	70	16	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2013	DF	70	17	Dormindo	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2013	DF	70	16	Falta de atenção	Tombamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	70	18,5	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	2
2013	DF	70	8,3	Outras	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Fatais	Crescente	1	0	1
2013	DF	70	11,7	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	70	9,5	Desobediência à sinalização	Atropelamento de pessoa	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	70	2	Falta de atenção	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	70	9	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	70	8	Falta de atenção	Colisão Transversal	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	70	19	Defeito mecânico em veículo	Colisão com objeto móvel	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	70	3	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	4	0
2013	DF	70	19	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	70	3	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2013	DF	70	16,4	Desobediência à sinalização	Colisão Transversal	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	70	9	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	70	9	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2013	DF	70	8,9	Outras	Colisão Transversal	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	70	18	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	70	3,2	Outras	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	70	19	Outras	Capotamento	Com Vítimas Fatais	Crescente	1	0	0
2013	DF	70	19	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	2
2013	DF	70	3	Falta de atenção	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	70	19	Defeito mecânico em veículo	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	3	0
2013	DF	70	8	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	70	2	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1

2013	DF	70	8,8	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2013	DF	70	7	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	70	19,8	Outras	Colisão com objeto fixo	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	70	12,7	Outras	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	70	4	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	3
2013	DF	70	4	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2013	DF	70	15	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2013	DF	70	3,3	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	70	6,3	Dormindo	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	2
2013	DF	70	19	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2013	DF	70	3,5	Outras	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	70	2,5	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	70	7	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	70	6	Outras	Colisão com objeto fixo	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	70	12	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	4	0
2013	DF	70	2	Outras	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	70	0,8	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2013	DF	70	10	Outras	Colisão com objeto fixo	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	70	10	Desobediência à sinalização	Colisão lateral	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	70	11,7	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	3	0
2013	DF	70	11	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	3	1
2013	DF	70	9	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	70	12	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Fatais	Decrescente	1	1	2
2013	DF	70	9	Animais na Pista	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	2
2013	DF	70	10	Desobediência à sinalização	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	70	8	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	70	14	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	70	19	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	70	11,5	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0

2013	DF	70	1,7	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	70	2,5	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2013	DF	70	11	Ingestão de álcool	Saída de Pista	Com Vítimas Fatais	Crescente	1	0	0
2013	DF	70	3,5	Outras	Colisão com objeto fixo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	70	15	Desobediência à sinalização	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	70	12	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	70	3	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2013	DF	70	16	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	70	13	Outras	Colisão Transversal	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	70	16,2	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	70	3,7	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	70	1	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	3	0
2013	DF	70	5,9	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	70	19	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	70	12	Outras	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	70	5	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	70	3	Outras	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	70	19	Velocidade incompatível	Colisão com objeto fixo	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	70	10	Outras	Colisão com bicicleta	Com Vítimas Fatais	Decrescente	1	1	0
2013	DF	70	5	Outras	Atropelamento de pessoa	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	70	19	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2013	DF	70	1	Outras	Capotamento	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	70	17,8	Defeito mecânico em veículo	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	70	13,5	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2013	DF	70	2,5	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2013	DF	70	9	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	70	10	Desobediência à sinalização	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2013	DF	70	12	Outras	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	251	39	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	2

2013	DF	251	8,7	Outras	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2013	DF	251	23	Ultrapassagem indevida	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	251	31,1	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2013	DF	251	39	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	251	34	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	251	33,7	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	2
2013	DF	251	39,2	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2013	DF	251	36	Ingestão de álcool	Colisão frontal	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2013	DF	251	20	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	2
2013	DF	251	14	Ingestão de álcool	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	251	22,3	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	2
2013	DF	251	11	Defeito mecânico em veículo	Tombamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	251	33	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2013	DF	251	33	Ingestão de álcool	Colisão Transversal	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	251	11	Defeito na via	Capotamento	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2013	DF	251	14,2	Falta de atenção	Colisão frontal	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	2
2013	DF	251	17,1	Falta de atenção	Colisão frontal	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2013	DF	251	33	Falta de atenção	Colisão frontal	Com Vítimas Fatais	Crescente	1	1	1
2013	DF	251	31	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	2
2013	DF	251	5	Dormindo	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2013	DF	251	43	Ultrapassagem indevida	Colisão frontal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	6
2013	DF	251	34	Ingestão de álcool	Colisão frontal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	6
2013	DF	251	18,3	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	4
2013	DF	251	24	Ingestão de álcool	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	4	1
2013	DF	251	40,4	Defeito mecânico em veículo	Colisão com objeto móvel	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2013	DF	251	3	Ingestão de álcool	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0

Ano	UF	BR	km	Causa do acidente	Tipo de acidente	Classificação do acidente	Sentido da via	Mortos	Illesos	Feridos
2014	DF	20	23,1	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	8	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2014	DF	20	51,8	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2014	DF	20	8	Falta de atenção	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2014	DF	20	6,1	Não guardar distância de segurança	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2014	DF	20	55	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	22	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	23,8	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	36,6	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	4,1	Falta de atenção	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	7,4	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2014	DF	20	11	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	3	0
2014	DF	20	47,4	Ingestão de álcool	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	3
2014	DF	20	10	Outras	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	3,7	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	13	Outras	Colisão lateral	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	46	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	8	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	10	Ingestão de álcool	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2014	DF	20	7	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2014	DF	20	57,1	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	1	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2014	DF	20	7	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	2
2014	DF	20	10	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	2
2014	DF	20	16	Falta de atenção	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Fatais	Crescente	1	1	0
2014	DF	20	56,7	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2014	DF	20	10,7	Não guardar distância de segurança	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	15	Velocidade incompatível	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	5

2014	DF	20	9	Outras	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	9,9	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	10	Outras	Colisão Transversal	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	19	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	5	3
2014	DF	20	3	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	46	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	36	Ingestão de álcool	Colisão lateral	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	10	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	7,6	Falta de atenção	Colisão com bicicleta	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	4	Outras	Capotamento	Com Vítimas Fatais	Crescente	1	0	3
2014	DF	20	28	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2014	DF	20	1,9	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	9	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	9	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	2
2014	DF	20	3,9	Não guardar distância de segurança	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	4,7	Outras	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2014	DF	20	2	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	4	Outras	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2014	DF	20	5	Velocidade incompatível	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	3	1
2014	DF	20	2	Outras	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	31	Desobediência à sinalização	Colisão frontal	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	16	Outras	Capotamento	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2014	DF	20	16	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	1	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	1	Falta de atenção	Colisão Transversal	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	0,8	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	4	0
2014	DF	20	0,8	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	7	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	8	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	5	1

2014	DF	20	7	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	5	0
2014	DF	20	9,9	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	46,6	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	56	Ingestão de álcool	Capotamento	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	18	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	23	Defeito mecânico em veículo	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2014	DF	20	18,7	Outras	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	2
2014	DF	20	0	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	6,6	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	18,3	Defeito mecânico em veículo	Incêndio	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2014	DF	20	44,8	Outras	Tombamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2014	DF	20	16	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	55,1	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	4
2014	DF	20	24	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	1,8	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	10	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	3	0
2014	DF	20	16	Falta de atenção	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	31	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	2
2014	DF	20	50	Defeito mecânico em veículo	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	21	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	11,8	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	11	0
2014	DF	20	0,9	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	2
2014	DF	20	50	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2014	DF	20	12,3	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	35	Outras	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	2
2014	DF	20	10	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	13,7	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	3,5	Não guardar distância de segurança	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	44,8	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1

2014	DF	20	6,6	Falta de atenção	Colisão Transversal	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	9,8	Outras	Colisão frontal	Com Vítimas Fatais	Crescente	2	0	3
2014	DF	20	22	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	40,2	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	18,9	Outras	Colisão lateral	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	36	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	14	Dormindo	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2014	DF	20	17,9	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	7	0
2014	DF	20	8	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2014	DF	20	10	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	7	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2014	DF	20	40	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	22	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	4
2014	DF	20	22,9	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2014	DF	20	10	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	3	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	8,4	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	41	Dormindo	Tombamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	18	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2014	DF	20	2,5	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	1	Não guardar distância de segurança	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	1,2	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	15	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	17,5	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	16	Outras	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	42	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	22	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	22	Outras	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	12	Outras	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1

2014	DF	20	57	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	12	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	5	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	2	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2014	DF	20	7,9	Outras	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	7
2014	DF	20	6,5	Falta de atenção	Colisão Transversal	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	2,4	Outras	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2014	DF	20	5	Ingestão de álcool	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2014	DF	20	49	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	3
2014	DF	20	18	Outras	Colisão com objeto fixo	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2014	DF	20	5	Falta de atenção	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2014	DF	20	4	Outras	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	16,3	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	45,5	Outras	Colisão com objeto fixo	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	47	Falta de atenção	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2014	DF	20	46	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	10,9	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	20	Defeito mecânico em veículo	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	4	0
2014	DF	20	10	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	7	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	20	Falta de atenção	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	2
2014	DF	20	8	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	1	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2014	DF	20	8	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	17,9	Ingestão de álcool	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	3	1
2014	DF	20	5,2	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	17,9	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	2	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2014	DF	20	57	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	2

2014	DF	20	1	Outras	Colisão com objeto fixo	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	12,5	Ingestão de álcool	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	3,5	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	7	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2014	DF	20	5	Velocidade incompatível	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	3
2014	DF	20	1	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2014	DF	20	21	Outras	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	49	Falta de atenção	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	10,9	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	3,2	Outras	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	57	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	18	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	7,8	Outras	Colisão com objeto fixo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2014	DF	20	5	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	17,6	Outras	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	25	Outras	Derramamento de Carga	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	30	Outras	Capotamento	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2014	DF	20	10	Ingestão de álcool	Colisão Transversal	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	21	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2014	DF	20	19	Outras	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2014	DF	20	46	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	10	Dormindo	Capotamento	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	6	Outras	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	3,8	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	2	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2014	DF	20	16	Falta de atenção	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2014	DF	20	47	Outras	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	2
2014	DF	20	13,8	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	36	Outras	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	4

2014	DF	20	11	Outras	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	38	Outras	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2014	DF	20	2,2	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2014	DF	20	3,7	Outras	Capotamento	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	6,8	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	5	Ingestão de álcool	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2014	DF	20	10,9	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2014	DF	20	3	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	2	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	3
2014	DF	20	3,9	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	13	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2014	DF	20	20	Ingestão de álcool	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	6
2014	DF	20	57,1	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2014	DF	20	6	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	6	Outras	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2014	DF	20	4	Outras	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	2
2014	DF	20	34	Desobediência à sinalização	Colisão Transversal	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	17,6	Ingestão de álcool	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2014	DF	20	7	Outras	Colisão com objeto móvel	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	7	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	4
2014	DF	20	17	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	11	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	5	0
2014	DF	20	7,3	Velocidade incompatível	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	5,4	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	3,8	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	57	Velocidade incompatível	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2014	DF	20	8	Outras	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2014	DF	20	9	Outras	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	5	Outras	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Fatais	Crescente	1	1	0

2014	DF	20	10	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	6
2014	DF	20	17	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	52	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2014	DF	20	21	Velocidade incompatível	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	3
2014	DF	20	7	Outras	Colisão com objeto fixo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2014	DF	20	5	Dormindo	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2014	DF	20	21	Outras	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	2
2014	DF	20	25	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2014	DF	20	55	Dormindo	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	12	Falta de atenção	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	1	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	17	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	3	0
2014	DF	20	13	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	6	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	5	0
2014	DF	20	31	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	16	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	3	0
2014	DF	20	13	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	4	2
2014	DF	20	4	Falta de atenção	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	2
2014	DF	20	18	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	13,9	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2014	DF	20	17	Não guardar distância de segurança	Colisão com objeto fixo	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	3	1
2014	DF	20	17	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	8	2
2014	DF	20	6	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	8	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	4	0
2014	DF	20	4,9	Desobediência à sinalização	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2014	DF	20	18	Outras	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	7,7	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	2	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	33,9	Outras	Capotamento	Com Vítimas Fatais	Crescente	1	3	5

2014	DF	20	12	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2014	DF	20	34	Falta de atenção	Colisão com objeto fixo	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2014	DF	20	10,9	Outras	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	3
2014	DF	20	22,7	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	10	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	36	Defeito na via	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2014	DF	20	33	Velocidade incompatível	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2014	DF	20	21	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	3
2014	DF	20	52,3	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	2
2014	DF	20	8,2	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	1	Velocidade incompatível	Colisão lateral	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	9	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	3	1
2014	DF	20	18,5	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2014	DF	20	7	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Com Vítimas Fatais	Decrescente	1	0	0
2014	DF	20	6,5	Ingestão de álcool	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2014	DF	20	12	Velocidade incompatível	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	4
2014	DF	20	6,3	Falta de atenção	Colisão Transversal	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	15,9	Velocidade incompatível	Colisão com objeto fixo	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2014	DF	20	14	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	17	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	3
2014	DF	20	55	Outras	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2014	DF	20	18	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	9	Defeito mecânico em veículo	Danos Eventuais	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	27,8	Animais na Pista	Atropelamento de animal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2014	DF	20	17,6	Velocidade incompatível	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	6	0
2014	DF	20	13	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	3	1
2014	DF	20	20	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	4	0
2014	DF	20	17,7	Ingestão de álcool	Colisão Transversal	Sem Vítimas	Crescente	0	3	0
2014	DF	20	9	Outras	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	2

2014	DF	20	6	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	4	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	15	Defeito mecânico em veículo	Danos Eventuais	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2014	DF	20	8	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	3	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	18,7	Desobediência à sinalização	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	3	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2014	DF	20	30	Defeito mecânico em veículo	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	3	1
2014	DF	20	0,8	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	3	1
2014	DF	20	24	Ingestão de álcool	Colisão com objeto fixo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2014	DF	20	17	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2014	DF	20	2	Ingestão de álcool	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2014	DF	20	7,7	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2014	DF	20	11	Falta de atenção	Colisão Transversal	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	6	Outras	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Fatais	Decrescente	1	0	0
2014	DF	20	7	Outras	Capotamento	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	12	Outras	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	10,4	Outras	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2014	DF	20	13	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2014	DF	20	15,9	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	10,9	Falta de atenção	Colisão Transversal	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	18	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	17,3	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	14	Falta de atenção	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	3
2014	DF	20	15	Outras	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	3	1
2014	DF	20	42	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Crescente	0	6	0
2014	DF	20	57	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	8	Outras	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	15,9	Desobediência à sinalização	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Fatais	Decrescente	1	1	2

2014	DF	20	1,9	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2014	DF	20	3	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2014	DF	20	7	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	15,3	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	3	1
2014	DF	20	14,9	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2014	DF	20	8	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	2
2014	DF	20	14	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	35	Dormindo	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	19,9	Falta de atenção	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Fatais	Crescente	1	1	0
2014	DF	20	8	Ultrapassagem indevida	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	5,5	Outras	Capotamento	Com Vítimas Fatais	Crescente	1	0	1
2014	DF	20	0	Dormindo	Capotamento	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	1	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	6,8	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	46	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	4	2
2014	DF	20	2,4	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	12,7	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	8	Ingestão de álcool	Colisão com objeto fixo	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2014	DF	20	14	Falta de atenção	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2014	DF	20	9	Outras	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	8	Falta de atenção	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	8	Outras	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	22,2	Ingestão de álcool	Colisão Transversal	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	48	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2014	DF	20	54	Dormindo	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2014	DF	20	10	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	7	Outras	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	10,9	Desobediência à sinalização	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2014	DF	20	9,9	Outras	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1

2014	DF	20	6	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	1	Outras	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2014	DF	20	19,5	Falta de atenção	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	2
2014	DF	20	6	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2014	DF	20	6	Outras	Tombamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2014	DF	20	9,7	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	23
2014	DF	20	21	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	4	0
2014	DF	20	57	Ingestão de álcool	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	9,7	Outras	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	17,2	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	13	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	17,9	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	15,7	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	4	0
2014	DF	20	13	Desobediência à sinalização	Atropelamento de pessoa	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2014	DF	20	20	Ingestão de álcool	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2014	DF	20	18	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	15	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	4
2014	DF	20	16	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2014	DF	20	16	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2014	DF	20	7	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2014	DF	20	14	Outras	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	5
2014	DF	20	9	Falta de atenção	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2014	DF	20	2	Outras	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2014	DF	20	34,7	Desobediência à sinalização	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	2,3	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	10,9	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	11	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	10	Falta de atenção	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2014	DF	20	30	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1

2014	DF	20	15	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	9,8	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	7	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2014	DF	20	7	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2014	DF	20	3,8	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	2,7	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	17	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	6
2014	DF	20	3	Outras	Colisão Transversal	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	3	Outras	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2014	DF	20	18	Outras	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	3	Outras	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2014	DF	20	3	Outras	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2014	DF	20	15	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2014	DF	20	10	Falta de atenção	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	9	Outras	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	2	Velocidade incompatível	Capotamento	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	9	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	19	Falta de atenção	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	13	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2014	DF	20	8	Outras	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2014	DF	20	10,4	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	2
2014	DF	20	19	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Fatais	Crescente	1	2	0
2014	DF	20	48	Defeito mecânico em veículo	Capotamento	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2014	DF	20	37	Dormindo	Colisão com objeto fixo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	7	Velocidade incompatível	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	42,7	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	11	Falta de atenção	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	2
2014	DF	20	0,7	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	10	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	2

2014	DF	20	50	Animais na Pista	Colisão com objeto fixo	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2014	DF	20	8	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	7,5	Falta de atenção	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	19	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	8,1	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	56	Falta de atenção	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	2
2014	DF	20	4	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	4	0
2014	DF	20	12,4	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2014	DF	20	16,2	Outras	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2014	DF	20	2,9	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	21,8	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	2,7	Outras	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2014	DF	20	49,2	Dormindo	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2014	DF	20	44	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2014	DF	20	19	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	2
2014	DF	20	3,1	Outras	Colisão com objeto fixo	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	18,1	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	23,6	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2014	DF	20	13	Defeito mecânico em veículo	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	2	Falta de atenção	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	2
2014	DF	20	14	Ultrapassagem indevida	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	36	Ingestão de álcool	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2014	DF	20	18	Outras	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	4	5
2014	DF	20	2,3	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	5	0
2014	DF	20	41	Animais na Pista	Atropelamento de animal	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	1,5	Falta de atenção	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2014	DF	20	3	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	17	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	9	Dormindo	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0

2014	DF	20	3	Outras	Tombamento	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	12	Outras	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2014	DF	20	17,5	Outras	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	2
2014	DF	20	17	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	21	Outras	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	6	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	8,1	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2014	DF	20	6,2	Ingestão de álcool	Colisão com objeto fixo	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2014	DF	20	47	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	3,3	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2014	DF	20	25,8	Outras	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	3
2014	DF	20	2,8	Outras	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	44	Defeito na via	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	2
2014	DF	20	56,2	Falta de atenção	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	4
2014	DF	20	41	Ingestão de álcool	Colisão Transversal	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	48,2	Outras	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2014	DF	20	4	Velocidade incompatível	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	2
2014	DF	20	7,3	Outras	Colisão com objeto fixo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	49	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	10	Ingestão de álcool	Capotamento	Com Vítimas Fatais	Decrescente	1	0	0
2014	DF	20	44	Defeito na via	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2014	DF	20	8	Defeito na via	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	3
2014	DF	20	8	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	47	Outras	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	3
2014	DF	20	47	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	14	Desobediência à sinalização	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	19	Desobediência à sinalização	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2014	DF	20	51	Defeito mecânico em veículo	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	3	1
2014	DF	20	15,3	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	12	4

2014	DF	20	57	Defeito na via	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2014	DF	20	18	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	14	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	3	2
2014	DF	20	19,1	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	10	Falta de atenção	Colisão Transversal	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	17	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	27	Outras	Tombamento	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2014	DF	20	16,4	Falta de atenção	Tombamento	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	50	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	4
2014	DF	20	22	Falta de atenção	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	19,1	Velocidade incompatível	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	7	0
2014	DF	20	45,2	Outras	Capotamento	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	5,5	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	2
2014	DF	20	13	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	3	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	44,4	Outras	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2014	DF	20	18	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2014	DF	20	47	Dormindo	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	11	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	4	0
2014	DF	20	33,8	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	22	Outras	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Fatais	Crescente	1	1	0
2014	DF	20	17,1	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	4	0
2014	DF	20	5	Outras	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2014	DF	20	18	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	4
2014	DF	20	10,2	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Fatais	Decrescente	1	0	1
2014	DF	20	10	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	25,5	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	2
2014	DF	20	1	Desobediência à sinalização	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	3	1
2014	DF	20	16,8	Outras	Tombamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1

2014	DF	20	6	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2014	DF	20	46	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	16,9	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	56	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2014	DF	20	39,5	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2014	DF	20	33	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2014	DF	20	10	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	17	Falta de atenção	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	15	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	13	Outras	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	5,9	Ingestão de álcool	Colisão com objeto fixo	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2014	DF	20	10,4	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	8	Outras	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	20,7	Outras	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	10,4	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	2
2014	DF	20	18	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	2
2014	DF	20	46,5	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	3	0
2014	DF	20	23	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	1	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	34,1	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	4	0
2014	DF	20	3,9	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	3	1
2014	DF	20	56	Ingestão de álcool	Capotamento	Com Vítimas Fatais	Crescente	1	0	3
2014	DF	20	3	Dormindo	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2014	DF	20	28	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2014	DF	20	47	Outras	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	16
2014	DF	20	11	Outras	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	4
2014	DF	20	21	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	9	Velocidade incompatível	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	15	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0

2014	DF	20	15	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	16	Falta de atenção	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	18	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	9,6	Falta de atenção	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2014	DF	20	2	Velocidade incompatível	Colisão com objeto fixo	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	20,4	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	11,7	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	2
2014	DF	20	46	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	6
2014	DF	20	4	Velocidade incompatível	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	7,3	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	54	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	5	0
2014	DF	20	46	Outras	Capotamento	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	9,5	Defeito na via	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2014	DF	20	51	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	47	Falta de atenção	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	9	Outras	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2014	DF	20	18	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	4
2014	DF	20	3,9	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2014	DF	20	9	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	3
2014	DF	20	3	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2014	DF	20	56	Outras	Capotamento	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	46,2	Velocidade incompatível	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	3	3
2014	DF	20	39	Outras	Tombamento	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2014	DF	20	17	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2014	DF	20	19	Outras	Colisão Transversal	Sem Vítimas	Crescente	0	3	0
2014	DF	20	52	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	2
2014	DF	20	7	Outras	Colisão com objeto fixo	Com Vítimas Fatais	Decrescente	1	0	1
2014	DF	20	39	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2014	DF	20	12	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1

2014	DF	20	25	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	51	Outras	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	15	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	2	Outras	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	2
2014	DF	20	46	Velocidade incompatível	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2014	DF	20	9	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	2
2014	DF	20	9,8	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2014	DF	20	20	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	3	1
2014	DF	20	37	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2014	DF	20	20	Outras	Colisão com objeto fixo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2014	DF	20	18	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2014	DF	20	8	Falta de atenção	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2014	DF	20	5	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2014	DF	20	15	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2014	DF	20	3	Falta de atenção	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1

Ano	UF	BR	km	Causa do acidente	Tipo de acidente	Classificação do acidente	Sentido da via	Mortos	Ilesos	Feridos
2015	DF	20	0	Outras	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2015	DF	20	0	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	4	1
2015	DF	20	0	Falta de atenção	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2015	DF	20	0,1	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2015	DF	20	1,8	Não guardar distância de segurança	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	3	2
2015	DF	20	2	Desobediência à sinalização	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	4	1
2015	DF	20	2	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	2	Outras	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	5
2015	DF	20	2	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	2	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	4	1
2015	DF	20	2,2	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	2,7	Outras	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	2,9	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2015	DF	20	3	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	3	Falta de atenção	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	3	Falta de atenção	Colisão com objeto fixo	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2015	DF	20	3	Falta de atenção	Tombamento	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2015	DF	20	3	Outras	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	3	Ingestão de álcool	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	3	Dormindo	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	3	Não guardar distância de segurança	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	3	1
2015	DF	20	3	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	3,5	Outras	Colisão com objeto fixo	Com Vítimas Fatais	Decrescente	1	1	0
2015	DF	20	3,5	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2015	DF	20	3,5	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2015	DF	20	3,7	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	3,8	Outras	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Fatais	Crescente	1	1	0
2015	DF	20	3,9	Falta de atenção	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	3	1

2015	DF	20	4	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2015	DF	20	4	Velocidade incompatível	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2015	DF	20	4	Velocidade incompatível	Tombamento	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2015	DF	20	4	Desobediência à sinalização	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	2
2015	DF	20	4	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2015	DF	20	4	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2015	DF	20	4	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	3	0
2015	DF	20	4	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	3
2015	DF	20	4	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2015	DF	20	4	Velocidade incompatível	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	3
2015	DF	20	4	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	4,1	Outras	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	4,1	Não guardar distância de segurança	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	5	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2015	DF	20	5	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	5	Outras	Colisão com objeto fixo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	2
2015	DF	20	5	Outras	Colisão com objeto fixo	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2015	DF	20	5	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	2
2015	DF	20	5	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	5	Falta de atenção	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2015	DF	20	5	Outras	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	5	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2015	DF	20	5	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	3	2
2015	DF	20	5	Outras	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	2
2015	DF	20	5	Outras	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2015	DF	20	5,2	Não guardar distância de segurança	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	5,7	Outras	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2015	DF	20	5,7	Falta de atenção	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	2
2015	DF	20	5,8	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	2

2015	DF	20	5,8	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2015	DF	20	6	Falta de atenção	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2015	DF	20	6	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2015	DF	20	6	Ingestão de álcool	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2015	DF	20	6	Falta de atenção	Atropelamento de animal	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	6	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	4
2015	DF	20	6	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	6	Outras	Capotamento	Sem Vítimas	Decrescente	0	4	0
2015	DF	20	6	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	6	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2015	DF	20	6	Falta de atenção	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2015	DF	20	6	Outras	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2015	DF	20	6	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	6	Falta de atenção	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	6	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	6	Falta de atenção	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2015	DF	20	6,1	Ingestão de álcool	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2015	DF	20	6,4	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2015	DF	20	6,8	Falta de atenção	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	6,8	Ingestão de álcool	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	4
2015	DF	20	7	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2015	DF	20	7	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	7	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	7	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2015	DF	20	7	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2015	DF	20	7	Velocidade incompatível	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2015	DF	20	7	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	7	Falta de atenção	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2015	DF	20	7	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0

2015	DF	20	7	Outras	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	7	Defeito na via	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	2
2015	DF	20	7	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	6	4
2015	DF	20	7	Outras	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	2
2015	DF	20	7	Outras	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2015	DF	20	7	Outras	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2015	DF	20	7	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2015	DF	20	7,2	Defeito na via	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2015	DF	20	7,5	Falta de atenção	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	8	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2015	DF	20	8	Defeito mecânico em veículo	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2015	DF	20	8	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	8	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	5	1
2015	DF	20	8	Ingestão de álcool	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2015	DF	20	8	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	4	1
2015	DF	20	8	Outras	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2015	DF	20	8	Falta de atenção	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	8	Falta de atenção	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	8	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	2
2015	DF	20	8	Falta de atenção	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2015	DF	20	8	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2015	DF	20	8	Outras	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	8	Velocidade incompatível	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	4
2015	DF	20	8	Outras	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	8	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	4	4
2015	DF	20	8,1	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2015	DF	20	8,3	Desobediência à sinalização	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	2
2015	DF	20	8,8	Outras	Colisão com objeto fixo	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2015	DF	20	8,9	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1

2015	DF	20	9	Outras	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	3	2
2015	DF	20	9	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	9	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	9	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2015	DF	20	9	Outras	Colisão com objeto fixo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2015	DF	20	9	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2015	DF	20	9	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2015	DF	20	9	Desobediência à sinalização	Colisão Transversal	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2015	DF	20	9	Outras	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2015	DF	20	9	Outras	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	9	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2015	DF	20	9	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	9	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2015	DF	20	9	Outras	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	9	Falta de atenção	Atropelamento de pessoa	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2015	DF	20	9	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	9	Defeito mecânico em veículo	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	3	2
2015	DF	20	9	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	5
2015	DF	20	9,1	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	3	0
2015	DF	20	9,2	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	9,2	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	9,2	Desobediência à sinalização	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	9,3	Desobediência à sinalização	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2015	DF	20	9,5	Outras	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	10	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2015	DF	20	10	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2015	DF	20	10	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2015	DF	20	10	Ingestão de álcool	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	2
2015	DF	20	10	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0

2015	DF	20	10	Velocidade incompatível	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Fatais	Decrescente	1	1	2
2015	DF	20	10	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	10	Outras	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Fatais	Decrescente	1	1	0
2015	DF	20	10	Velocidade incompatível	Colisão com objeto fixo	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2015	DF	20	10,1	Desobediência à sinalização	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2015	DF	20	10,5	Falta de atenção	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2015	DF	20	10,5	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	6	0
2015	DF	20	10,7	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2015	DF	20	10,7	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2015	DF	20	10,8	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	11	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2015	DF	20	11	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2015	DF	20	11	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	3	3
2015	DF	20	11	Outras	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2015	DF	20	11	Falta de atenção	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2015	DF	20	11	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	4	2
2015	DF	20	11	Falta de atenção	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	11	Desobediência à sinalização	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	11	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2015	DF	20	11	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	3
2015	DF	20	11,1	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	3	1
2015	DF	20	11,5	Falta de atenção	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	11,9	Ingestão de álcool	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2015	DF	20	12	Não guardar distância de segurança	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	12	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2015	DF	20	12	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	4	0
2015	DF	20	12	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	2
2015	DF	20	12	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2015	DF	20	12	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	3	2

2015	DF	20	12	Outras	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2015	DF	20	12	Não guardar distância de segurança	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	2
2015	DF	20	12	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	3	2
2015	DF	20	12,3	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	3	1
2015	DF	20	12,7	Desobediência à sinalização	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	3	2
2015	DF	20	13	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2015	DF	20	13	Não guardar distância de segurança	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	13	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	13	Desobediência à sinalização	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2015	DF	20	13	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	13	Falta de atenção	Colisão com bicicleta	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2015	DF	20	13	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2015	DF	20	13	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	13	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	5	1
2015	DF	20	13,4	Desobediência à sinalização	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	13,4	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	2
2015	DF	20	13,5	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Fatais	Crescente	1	3	0
2015	DF	20	13,5	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	3	1
2015	DF	20	13,5	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	14	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	4	0
2015	DF	20	14	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	14	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	5
2015	DF	20	14	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	14	Outras	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	14	Velocidade incompatível	Capotamento	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2015	DF	20	14,1	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2015	DF	20	14,4	Ingestão de álcool	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	14,5	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2015	DF	20	14,5	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Fatais	Decrescente	2	1	0

2015	DF	20	14,8	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2015	DF	20	15	Defeito mecânico em veículo	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2015	DF	20	15	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2015	DF	20	15	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2015	DF	20	15	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2015	DF	20	15	Falta de atenção	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2015	DF	20	15	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2015	DF	20	15	Outras	Capotamento	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2015	DF	20	15	Velocidade incompatível	Colisão lateral	Sem Vítimas	Crescente	0	3	0
2015	DF	20	15	Falta de atenção	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2015	DF	20	15	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	6
2015	DF	20	15	Outras	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2015	DF	20	15	Outras	Capotamento	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2015	DF	20	15,7	Velocidade incompatível	Colisão lateral	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2015	DF	20	15,9	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2015	DF	20	16	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2015	DF	20	16	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	5	0
2015	DF	20	16	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	16	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	16	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	3
2015	DF	20	16	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	3	9
2015	DF	20	16	Ingestão de álcool	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2015	DF	20	16	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2015	DF	20	16	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2015	DF	20	16	Falta de atenção	Colisão com objeto fixo	Sem Vítimas	Crescente	0	4	0
2015	DF	20	16	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2015	DF	20	16	Outras	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	16	Falta de atenção	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	16	Falta de atenção	Colisão Transversal	Sem Vítimas	Crescente	0	3	0

2015	DF	20	16	Falta de atenção	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2015	DF	20	16	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	5	5
2015	DF	20	16	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	5	0
2015	DF	20	16	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	16,5	Falta de atenção	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	2
2015	DF	20	16,5	Falta de atenção	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2015	DF	20	16,8	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2015	DF	20	17	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2015	DF	20	17	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2015	DF	20	17	Outras	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2015	DF	20	17	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2015	DF	20	17	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	4	0
2015	DF	20	17	Defeito na via	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	3	0
2015	DF	20	17	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	17	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Com Vítimas Fatais	Crescente	1	0	1
2015	DF	20	17	Outras	Colisão com objeto fixo	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2015	DF	20	17	Ingestão de álcool	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	4
2015	DF	20	17	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2015	DF	20	17	Defeito na via	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	3	0
2015	DF	20	17	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	17	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2015	DF	20	17	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	3
2015	DF	20	17	Ingestão de álcool	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2015	DF	20	17	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	7	1
2015	DF	20	17	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	8	6
2015	DF	20	17	Outras	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2015	DF	20	17	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2015	DF	20	17,2	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	4
2015	DF	20	17,3	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0

2015	DF	20	17,6	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2015	DF	20	17,7	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	2
2015	DF	20	17,8	Defeito mecânico em veículo	Colisão com objeto móvel	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2015	DF	20	17,9	Velocidade incompatível	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2015	DF	20	17,9	Velocidade incompatível	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	3	3
2015	DF	20	18	Defeito mecânico em veículo	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2015	DF	20	18	Outras	Colisão com objeto fixo	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2015	DF	20	18	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	18	Velocidade incompatível	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2015	DF	20	18	Outras	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2015	DF	20	18	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2015	DF	20	18	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	18	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2015	DF	20	18	Defeito na via	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	3	0
2015	DF	20	18	Defeito na via	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	3	0
2015	DF	20	18	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2015	DF	20	18	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2015	DF	20	18	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Decrescente	0	14	0
2015	DF	20	18	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2015	DF	20	18	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	3
2015	DF	20	18	Falta de atenção	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	2
2015	DF	20	18	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Com Vítimas Fatais	Crescente	1	0	0
2015	DF	20	18	Velocidade incompatível	Colisão com objeto fixo	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2015	DF	20	18	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2015	DF	20	18	Ingestão de álcool	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2015	DF	20	18	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	5
2015	DF	20	18,4	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	3
2015	DF	20	18,5	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2015	DF	20	18,9	Desobediência à sinalização	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	3

2015	DF	20	19	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2015	DF	20	19	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2015	DF	20	19	Outras	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2015	DF	20	19	Falta de atenção	Colisão Transversal	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2015	DF	20	19	Outras	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2015	DF	20	19	Ingestão de álcool	Colisão lateral	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2015	DF	20	19	Defeito mecânico em veículo	Colisão com objeto fixo	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2015	DF	20	19	Outras	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	4
2015	DF	20	19,4	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	19,9	Ingestão de álcool	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2015	DF	20	20	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	2
2015	DF	20	20	Outras	Colisão com objeto fixo	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2015	DF	20	20	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	6	2
2015	DF	20	20	Ingestão de álcool	Capotamento	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2015	DF	20	20	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	4	0
2015	DF	20	20	Defeito mecânico em veículo	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2015	DF	20	20	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2015	DF	20	20	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	6	0
2015	DF	20	20	Ingestão de álcool	Capotamento	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2015	DF	20	20	Falta de atenção	Colisão Transversal	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2015	DF	20	20	Velocidade incompatível	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2015	DF	20	20	Desobediência à sinalização	Colisão com bicicleta	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	20	Outras	Capotamento	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2015	DF	20	20,9	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	20,9	Outras	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	21	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2015	DF	20	21	Outras	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	21	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	2
2015	DF	20	21	Outras	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1

2015	DF	20	21	Outras	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	21	Falta de atenção	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Fatais	Decrescente	1	1	0
2015	DF	20	21	Falta de atenção	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	21	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	21	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	21,2	Falta de atenção	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2015	DF	20	21,4	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1
2015	DF	20	21,8	Outras	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	21,9	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	3
2015	DF	20	21,9	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2015	DF	20	21,9	Outras	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	2
2015	DF	20	22	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2015	DF	20	22	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	22	Falta de atenção	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2015	DF	20	22	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	2
2015	DF	20	22	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2015	DF	20	22	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2015	DF	20	22	Outras	Capotamento	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2015	DF	20	22	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2015	DF	20	22	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	22,9	Falta de atenção	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	2
2015	DF	20	23	Outras	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2015	DF	20	23	Defeito mecânico em veículo	Danos Eventuais	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	23,5	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2015	DF	20	24	Velocidade incompatível	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	4
2015	DF	20	24	Falta de atenção	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	24	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	25	Falta de atenção	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2015	DF	20	25	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	3	1

2015	DF	20	25	Falta de atenção	Capotamento	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2015	DF	20	25	Outras	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	2
2015	DF	20	25	Ingestão de álcool	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	3	1
2015	DF	20	28	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2015	DF	20	28	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2015	DF	20	29	Falta de atenção	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2015	DF	20	29	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2015	DF	20	29	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	2
2015	DF	20	29,5	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	29,6	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2015	DF	20	29,7	Outras	Capotamento	Com Vítimas Fatais	Decrescente	1	0	1
2015	DF	20	29,9	Ingestão de álcool	Colisão lateral	Sem Vítimas	Crescente	0	3	0
2015	DF	20	29,9	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	29,9	Falta de atenção	Colisão lateral	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	30	Dormindo	Capotamento	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2015	DF	20	33	Falta de atenção	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2015	DF	20	33	Outras	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	6
2015	DF	20	34	Defeito mecânico em veículo	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	35	Ingestão de álcool	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	35	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	4
2015	DF	20	35	Falta de atenção	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	1
2015	DF	20	35,5	Velocidade incompatível	Capotamento	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2015	DF	20	36	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2015	DF	20	36	Falta de atenção	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	2
2015	DF	20	36	Outras	Colisão Transversal	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2015	DF	20	36	Desobediência à sinalização	Colisão Transversal	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2015	DF	20	36	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	3	1
2015	DF	20	37	Outras	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2015	DF	20	38	Outras	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1

2015	DF	20	39	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Fatais	Decrescente	1	1	4
2015	DF	20	39,8	Outras	Tombamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	2	1
2015	DF	20	40	Dormindo	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2015	DF	20	40	Defeito mecânico em veículo	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	2
2015	DF	20	40,2	Falta de atenção	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	40,5	Outras	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	3
2015	DF	20	41	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2015	DF	20	41	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	2
2015	DF	20	42	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2015	DF	20	42	Falta de atenção	Tombamento	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	24	6
2015	DF	20	43	Falta de atenção	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2015	DF	20	43	Ingestão de álcool	Atropelamento de pessoa	Com Vítimas Fatais	Decrescente	1	0	0
2015	DF	20	44	Desobediência à sinalização	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	8
2015	DF	20	44,5	Velocidade incompatível	Tombamento	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2015	DF	20	44,8	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2015	DF	20	45	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2015	DF	20	45	Outras	Colisão Transversal	Sem Vítimas	Crescente	0	3	0
2015	DF	20	45	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	2
2015	DF	20	45,9	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	1	2
2015	DF	20	45,9	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2015	DF	20	46	Não guardar distância de segurança	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0
2015	DF	20	46	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2015	DF	20	46	Falta de atenção	Queda de motocicleta / bicicleta / veículo	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	46,4	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Decrescente	0	2	0
2015	DF	20	46,5	Ingestão de álcool	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	3
2015	DF	20	47	Outras	Colisão Transversal	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	47	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2015	DF	20	47	Dormindo	Saída de Pista	Com Vítimas Fatais	Crescente	1	0	2
2015	DF	20	47,7	Defeito mecânico em veículo	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	3	0

2015	DF	20	48	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2015	DF	20	48,8	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	3
2015	DF	20	48,9	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2015	DF	20	49,5	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2015	DF	20	50	Outras	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2015	DF	20	50	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Crescente	0	2	0
2015	DF	20	50	Defeito mecânico em veículo	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	51,9	Falta de atenção	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2015	DF	20	52	Falta de atenção	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2015	DF	20	53	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2015	DF	20	53,8	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	4	1
2015	DF	20	54,8	Defeito mecânico em veículo	Colisão com objeto móvel	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	2
2015	DF	20	55,2	Velocidade incompatível	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	3	2
2015	DF	20	56	Outras	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2015	DF	20	56	Ingestão de álcool	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2015	DF	20	56	Falta de atenção	Saída de Pista	Sem Vítimas	Crescente	0	1	0
2015	DF	20	56,5	Falta de atenção	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	2
2015	DF	20	56,8	Outras	Tombamento	Com Vítimas Fatais	Crescente	1	0	0
2015	DF	20	57	Defeito mecânico em veículo	Saída de Pista	Sem Vítimas	Decrescente	0	1	0
2015	DF	20	57	Dormindo	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	4	1
2015	DF	20	57	Falta de atenção	Colisão lateral	Sem Vítimas	Crescente	0	3	0
2015	DF	20	57	Falta de atenção	Colisão traseira	Sem Vítimas	Crescente	0	6	0
2015	DF	20	57	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	1	1
2015	DF	20	57	Outras	Saída de Pista	Com Vítimas Feridas	Decrescente	0	0	1
2015	DF	20	57	Dormindo	Capotamento	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	0	1
2015	DF	20	57,1	Falta de atenção	Colisão traseira	Com Vítimas Feridas	Crescente	0	2	1